

München, 1960

**Die schuldrechtlichen Normen
in den Beförderungsverträgen
des gewerblichen
Güterkraftverkehrs**

Johann Kreß



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554020_0042

**Die schuldrechtlichen Normen
in den Beförderungsverträgen
des gewerblichen Güterkraftverkehrs**

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
einer Hohen Juristischen Fakultät
der Ludwig-Maximilians-Universität zu München

vorgelegt von
Johann Kreß

1960



5349/60.

Referent: Professor Dr. W. KUNKEL
Correferent: Professor Dr. H. KRAUSE

Tag der mündlichen Prüfung: 26. 2. 1960

INHALTSÜBERSICHT

Seite

Verzeichnis der Abkürzungen	5
Verzeichnis der abgekürzt zitierten Literatur (zugleich Schrifttumsübersicht)	6
I. Einleitung und Übersicht	
1) Bedeutung und Umfang des gewerblichen Güterkraftverkehrs ...	9
2) Die Sondervorschriften für den Beförderungsvertrag	11
3) Der Beförderungsvertrag als schuldrechtlicher Vertrag	16
II. Die wichtigsten schuldrechtlichen Elemente des Beförderungsvertrages	
1) Entstehung und Inhalt des Beförderungsgeschäftes	19
a) Vertragsabschluss	19
b) Beteiligte Personen	28
c) Vertrag zu Gunsten eines Dritten	29
2) Rechte und Pflichten der Beteiligten	33
a) Wesentliche Verpflichtungen	34
b) Gesetzliche Ergänzungspflichten	34
c) Parteibestimmungen	36
3) Haftung des Unternehmers	39
a) Die allgemeinen schuldrechtlichen Regeln des Schadens- ersatzrechtes	39
b) Das Verschuldensprinzip im Güternahverkehr	42
c) Die Garantiehaftung im Güterfernverkehr	44
4) Abwicklung und Beendigung des Vertragsverhältnisses	48
a) Leistungsstörungen	48
b) Kündigung und Rücktritt	50
c) Erfüllung	51
III. Probleme der Gegenwart	
1) Beförderungsvertrag und allgemeine Geschäftsbedingungen	54
2) Beförderungsvertrag und staatlicher Eingriff in schuldrecht- liche Verträge	58

SCHRIFTTUM

(Die Unterstreichungen geben die Zitierweise an)

Lehr- und Handbücher

<u>Enneccerus</u> - Lehmann	Recht der Schuldverhältnisse 13. Auflage 1950
<u>Hedemann</u>	Schuldrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches Berlin und Leipzig 1931
<u>Henle</u>	Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts II. Schuldrecht - 1934
<u>Kress I</u>	Lehrbuch des Allgemeinen Schuldrechts - München 1929
<u>Kress II</u>	Lehrbuch des Besonderen Schuldrechts - München und Berlin 1934
<u>Larenz I</u>	Lehrbuch des Schuldrechts Allgemeiner Teil München und Berlin 1953
<u>Larenz II</u>	Lehrbuch des Schuldrechts Besonderer Teil München und Berlin 1956
<u>Lehmann</u>	Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Gesetz- buches 9. Auflage Berlin 1955
<u>Mitteis</u>	Römisches Privatrecht - 1908
<u>Raiser Ludwig</u>	Das Recht der allgemeinen Geschäftsbedingungen - 1935 Hanseatische Verlagsanstalt
<u>v. Tuhr</u>	Der Allgemeine Teil des deutschen Bürgerlichen Rechts 3 Bände 1910 - 1918

Kommentare

<u>Bartholomeyczik</u>	Güterkraftverkehrsgesetz Frankfurt 1956
<u>Baumbach</u> - Duden	Handelsgesetzbuch 13. Auflage 1959

Balfanz

Güterkraftverkehrsgesetz
Frankfurt 1959

Guelde Hermann

Das Recht des Güterkraftverkehrs 2. Teil,
Kraftverkehrsordnung Aschendorffsche Verlags-
buchhandlung Münster/Westf. 1956

Hein/Eichhoff/Pukall/Krien

Güterkraftverkehrsgesetz
Erich Schmidt-Verlag 1953 (mit Ergänzungen bis
1959)

Maunz - Dürig

Grundgesetz - 1959

Hein

Kraftverkehrsordnung
Erich-Schmidt-Verlag 1953

Schlegelberger

Handelsgesetzbuch
(erläutert von Gessler, Hefermehl, Hildebrandt,
Schröder) Berlin und Frankfurt 1957

Quellen zum BGB

Motive

zu dem Entwurfe (E I) eines BGB 5 Bände -
1888

Sonstiges Schrifttum

Schmid - Lossberg

Zum BGH - Urteil vom 19.1.1951 in MDR 1951

Verkehrsrundschau

Fachzeitschrift für den Güterkraftverkehr
Verlag Heinrich Vogel München

Versicherungsrecht

Juristische Rundschau für die Individualversicherung
Karlsruhe

Weigelt Werner

Kraftverkehrsrecht von A bis Z
Erich Schmidt-Verlag

EINLEITUNG UND ÜBERSICHT

1) Bedeutung und Umfang des gewerblichen Güterkraftverkehrs

Es entspricht einem schon von Savigny aufgestellten Verlangen, dass die Theorie auch praktisch, die Praxis auch wissenschaftlich sein muss. Diese Erkenntnis bleibt erfahrungsgemäss vor allem bei jenen "Praktikern" unbeachtet, die im pausenlosen Getriebe und Drängen des modernen Wirtschaftslebens stehend, meist nicht mehr die Zusammenhänge und Ursachen verstehen, nach denen die wirtschaftlichen Beziehungen in rechtliche umgeschaltet werden. Dies ist weniger dadurch bedingt, dass den am Wirtschaftsprozess Beteiligten oft ausreichende Kenntnis abstrakter gesetzlicher Einzelschriften fehlt, sondern es ist sehr häufig die Folge davon, dass wirtschaftliche Vorgänge durch staatliche Überwachung sich zwangsläufig nach bestimmten Mustern erledigen. Diese Entwicklung ist vor allem auf solchen Gebieten zu beobachten, die in den vergangenen Jahrzehnten eine besonders stürmische Entwicklung durchgemacht haben, wie dies z.B. im Verkehrswesen der Fall gewesen ist. Der Überwindung des Raumes kommt bei den immer mehr zur Weite tendierenden modernen Wirtschaftsprozessen höchste Bedeutung zu. Damit wächst auch die Notwendigkeit der Güterbeförderung; die Zahl der Beförderungsmittel steigert sich fast ins Unermessliche und im gleichen Rhythmus nehmen Umfang und Bedeutung von Beförderungsunternehmen jeder Art zu.

Im Landverkehr, auf den die folgenden Ausführungen zu beziehen sind, hat die Eisenbahn fast ein Jahrzehnt das Verkehrsmonopol besessen. Neben sie ist in den letzten Jahrzehnten als ebenbürtiger Verkehrsträger der Lastkraftwagen, also der gewerbliche Güterkraftverkehr getreten.

Zur Darstellung des augenblicklichen Verhältnisses zwischen Schiene und Strasse kann auf folgende statistische Zahlen verwiesen werden, die in der "Verkehrsrundschau" 1) veröffentlicht sind.

Hienach werden die Leistungen der einzelnen Verkehrsträger in Deutschland mit folgenden Durchschnittswerten angegeben:

	Beförderte Gütermenge	Geleistete tkm	Mittlere Versandweite
Eisenbahn	22 %	56 %	190 km
Binnenschifffahrt	8 %	22 %	233 km
Strasse	70 %	22 %	24 km

1) Verkehrsrundschau Heft 15, 1959 S. 225

Die vorstehenden statistischen Angaben sind keine Endzahlen, sondern das Volumen des gewerblichen Güterkraftverkehrs nimmt sowohl auf dem Nah- als auch Fernverkehrssektor ständig weiter zu. Das Ende dieser Entwicklung ist noch nicht zu übersehen.

Die gewaltige Bedeutung des gewerblichen Güterkraftverkehrs - die Beförderung von Gütern für andere mit Kraftfahrzeugen - in unserem Wirtschaftsleben muss seinen Niederschlag auch in der Rechtsordnung finden. Suchen wir freilich Vorschriften für den Beförderungsvertrag als Grundlage des Güterkraftfrachtrechtes im zweiten Buch des Bürgerlichen Gesetzbuches als dem Teil unseres Privatrechtes, der jeglichen geschäftlichen Verkehr im allgemeinen und besonderen grundsätzlich regelt, so finden wir in den Bestimmungen der §§ 631 ff BGB über den Werkvertrag und des § 675 über Geschäftsbesorgung u. a. einen im Vergleich zum jetzigen Umfang des Strassengüterkraftverkehrs nur kurzen Anhalt für Beförderungsschuldverhältnisse. Als Grund erscheint zunächst die in den §§ 425 ff HGB getroffene spezielle Regelung für das Frachtgeschäft, die bei der Kodifizierung des BGB schon vorlag und die Bestimmungen des Werkvertrages zumindest für die damalige Zeit ausreichend ergänzte. Unbeschadet dessen kann die Struktur des Beförderungsvertragsrechtes jedoch nur vom Boden des Schuldrechtes aus erfasst werden.

Man muss deshalb als erstes allgemein auf die liberalistische Tendenz des Schuldrechts hinweisen, das vom Grundsatz der Vertragsfreiheit beherrscht wird, wie es in der im Schrifttum häufig gebrauchten Wendung vom "Recht des egoistischen Verkehrs" 1) zum Ausdruck kommt. Sicher ist die natürliche Triebkraft allen menschlichen Schaffens der Egoismus, der weder ausgeschaltet noch ersetzt werden kann. Es ist aber Aufgabe der Rechtsordnung diese Kraftquelle in Bahnen zu weisen. Eine solche Notwendigkeit tritt besonders hervor auf Gebieten, bei denen das Gemeinwohl beteiligt ist.

An der Regelung des Güterkraftverkehrs, dessen Leistungen jeder irgendwie in Anspruch nehmen muss und der sich auf den von allen benützten und für alle lebensnotwendigen Strassen abspielt, besteht in besonderem Masse ein gesteigertes Interesse der Allgemeinheit. Der Gesetzgeber glaubte daher auf diesem Gebiet die vertragliche Gestaltung als Grundlage des Güterkraftverkehrs nicht allein dem Willen der unmittelbar Beteiligten überlassen zu können, sondern ist ständig bemüht gewesen durch zwingende Sondervorschriften und Gesetze einem Übersäumen der vom Egoismus des Einzelnen getriebenen Kraftleistungen entgegenzutreten, um sie für die Allgemeinheit im Rahmen einer für alle zweckmässigen staatlichen Ordnung nutzbar zu machen. In diesem Sinne soll auch die damit verbundene Lenkung des Wettbewerbes gegenüber der Bundesbahn gerechtfertigt werden. Über die dem staatlichen Eingriff gezogenen Grenzen wird auf das unter III/2 (s. u.) aufgeführte verwiesen.

1) vgl. Hedemann S. 7

2) Die Sondervorschriften für den Beförderungsvertrag

Fast allen diesen Sondervorschriften ist gemeinsam, dass sie zwingendes Recht sind, also selbst gegen den erklärten Parteiwillen gelten. Das entspricht der oben dargestellten Notwendigkeit den vom Schuldrecht getragenen Grundsatz der Vertragsfreiheit auf dem Gebiet des Beförderungsvertrages einzuschränken, ohne ihn freilich auszuschalten. Unabdingbare Normen sind auch im zweiten Buch des BGB vorhanden, wenn auch nur vereinzelt. Die §§ 248/I, 276/II, 419, 443, 476, 617/618 BGB erscheinen die wichtigsten zu sein. Das zeigt, dass der zwingende Charakter der für den Beförderungsvertrag geltenden Sondernormen ihrer Einordnung in das Gefüge des Schuldrechtes nicht entgegenstehen kann. Diese speziellen Vorschriften sind auch scharf von den teilweise neben ihnen im gleichen Gesetz enthaltenen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zu trennen. Dass die enge Verbindung von privatrechtlichen und öffentlichrechtlichen Normen in einem Gesetz - wie z.B. im Falle des Güterkraftverkehrsgesetzes (s. u.) - nicht sehr glücklich ist, kann hier unerörtert bleiben.

Um einen kurzen Überblick über die in Frage kommenden *leges speciales* zu geben, sind nach ihrer Entstehungszeit die massgebenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) voranzustellen. Der 6. Abschnitt des 3. Buches des HGB ist dem "Frachtgeschäft" ¹⁾ gewidmet und findet seinen zeitgemässen Hauptanwendungsbereich im gewerblichen Güterkraftverkehr i. S. der Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen für andere. Die Bestimmungen der §§ 425 - 452 HGB sind grundsätzlich auch heute noch *lex specialis* für das Beförderungsschuldverhältnis. Sie sind jedoch durchweg nachgiebiges Recht und werden ihrerseits wieder - und zwar für die einzelnen Sektoren des gewerblichen Güterkraftverkehrs unterschiedlich - von weiteren Sondervorschriften ergänzt bzw. ersetzt.

Die rechtliche Grundlage für die letzteren ist das neue Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 17.10.1952 ²⁾ in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 3.6.1957 ³⁾. Dieses Gesetz versucht eine Regelung des gesamten Güterkraftverkehrs mit Kraftfahrzeugen einschliesslich des hier nicht zu besprechenden Werkverkehrs ("Beförderung von Gütern für eigene Zwecke eines Unternehmens" - § 48 ff GüKG). In den §§ 2 und 3 ist die Legaldefinition für die beiden Sektoren des gewerblichen Güterkraftverkehrs - Güternahverkehr (§ 2 GüKG) und Güterfernverkehr (§ 3 GüKG) - festgelegt, auf die für das folgende Bezug genommen wird.

Es entspricht dem Umfang der in diesem Gesetz geregelten Materie, dass im GüKG sowohl öffentlichrechtliche, wie privatrechtliche Vorschriften enthalten sind. Letz-

1) siehe Anhang I

2) Bundesgesetzblatt I S. 697 - siehe Anhang I

3) Bundesgesetzblatt I S. 593

tere sind zunächst in dem zweiten, dem Güterfernverkehr gewidmeten Abschnitt des Gesetzes, insbesondere unter dem 2. Titel ("Tarif"), dem 3. Titel ("Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten") und dem 4. Titel ("Abfertigungsdienst") aufgenommen. Die wichtigsten privatrechtlichen Bestimmungen stellen § 22/III GüKG über tarifwidrige Abreden und § 26 GüKG über die Unabdingbarkeit der Haftung des Unternehmers dar. Ein Teil dieser Vorschriften gilt nach § 84 GüKG auch für den Güternahverkehr.

Damit ist bereits eine Zweiteilung der auf Grund des GüKG für den Beförderungsvertrag anzuwendenden Sondervorschriften angedeutet. Für den Güterfernverkehr gilt nach den §§ 21 und 25 i. V. mit § 106/II GüKG der Reichskraftwagentarif vom 30. 3. 1936 mit zahlreichen Änderungen. Teil dieses, Festsätze für den Frachtpreis vorschreibenden Tarifes sind aber nach § 20 GüKG auch die für den Beförderungsvertrag massgebenden Beförderungsbedingungen - enthalten in der Kraftverkehrsordnung (KVO) 1) für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Beförderungsbedingungen) - veröffentlicht als Teil des Reichskraftwagentarifs vom 30. 3. 1936 im Reichsverkehrsblatt 1936 Ausg. B S. 151. Über die Rechtsgültigkeit dieser Vorschrift, die im Güterfernverkehr an Stelle der meisten Bestimmungen der §§ 425 ff HGB als *lex specialis* tritt und daher für das Folgende von grösster Wichtigkeit ist, bestand bis vor kurzem in Rechtslehre und Rechtsprechung keine Einigkeit. Der Bundesgerichtshof sah in ständiger Rechtsprechung die KVO, die ihre Rechtsgrundlage in § 13 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935 (GFG) hatte und für Unternehmer des damaligen Reichskraftwagen-Betriebsverbandes (RKB) galt, mangels entsprechender Ermächtigung des Reichsverkehrsministers und infolge Fehlens der Verkündung im Reichsgesetzblatt oder Reichsministerialblatt nicht als allgemein verbindliche Rechtsverordnung an 2). Nach dieser Ansicht war die KVO zwar eine allgemein festgelegte Vertragsgrundlage; zu ihrer Wirksamkeit bedurfte es aber ausdrücklicher Unterwerfung beider Vertragspartner unter ihre Bestimmungen. Demgegenüber stand die fast einhellig im Fachschrifttum vertretene Auffassung, welche - zwar mit unterschiedlicher Begründung - auch nach der Auflösung des RKB 1945 stets an der Unabdingbarkeit und Allgemeinverbindlichkeit der Bestimmungen der KVO festgehalten hat 3).

Die Kontroverse dürfte nunmehr durch die im Änderungsgesetz vom 3. 6. 1957 erfolg-

1) siehe Anhang I

2) BGH 1/83; 3/203; 6/145; 12/139 = NJW 54/795

3) vgl. Guelde S. 41 - 43. Derselbe folgert die Allgemeinverbindlichkeit der KVO hiebei unmittelbar aus § 22/III GüKG. Da hienach auch tarifwidrig und in Abweichung von den Bestimmungen der KVO abgeschlossene Verträge als nach den RKT-Sätzen und den KVO-Vorschriften zustandegekommen gelten, so müssen nicht nur die Frachtsätze des RKT, sondern auch die Bestimmungen der KVO allgemeinverbindlich und unabdingbar sein.

te Neufassung des § 106/II GüKG mindestens für die Zukunft bis zu einer gesetzlichen Neuregelung beendet sein. Mit der Fiktion, dass der RKT vom 30.3.1936 auf Grund der §§ 21/I und 25 GüKG als erlassen gelte, ist auch die Rechtsgültigkeit der Beförderungsbedingungen der KVO als Teil des Tarifes (§ 20 GüKG) gesetzlich festgelegt 1).

Damit finden im Güterfernverkehr die meisten der im 6. Abschnitt enthaltenen Bestimmungen des 3. Buches des BGB keine Anwendung mehr.

Ganz anders sind die Verhältnisse im Güternahverkehr. Während im Güterfernverkehr ein Tarif mit Festsätzen für die Frachtpreise besteht, der auch die Beförderungsbedingungen umfasst, blieben im Güternahverkehr die Vorschriften des HGB über das Frachtgeschäft grundsätzlich unberührt. Daneben bestanden lediglich preisrechtliche Vorschriften, die ursprünglich (in den Jahren 1938/1939) als Mindestpreisregelung gefasst waren. Dieselben wurden seit 22.1.1940 durch Höchstpreisvorschriften ersetzt. Hier ist in allerjüngster Zeit ein Umschwung eingetreten, dessen endgültige Entwicklung noch nicht abzusehen ist. Am 1.2.1959 trat die zweite Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im

1) So auch Hein - Anm. 2 zu § 106 und Balfanz - Anm. 2 zu § 20, Anm. 1 zu § 106.

Anderer Ansicht allerdings auch jetzt noch: Baumbach - Anm. 2 zu § 20 GüKG im Anhang I zu § 452, wo auf Grund der Veröffentlichung der KVO im Reichsverkehrsblatt und mangels einer ausreichenden Ermächtigung des Reichsverkehrsministers unverändert an der Nichtallgemeinverbindlichkeit der KVO festgehalten wird. Die Kontroverse hat durch zwei sich widersprechende höchstgerichtliche Entscheidungen der jüngsten Zeit neuen Stoff erhalten. - Der BFH lehnt (entgegen der einhelligen bisherigen Auffassung und Handhabung in der Finanzverwaltung) die vorbehaltlose Allgemeinverbindlichkeit der KVO in dem Urteil vom 4.3.1959 - II 101/57 U - (veröffentlicht Amtsblatt des Bayer. Staatsmin. d.Fin. 1959/661 ff) ab. Der Bundesgerichtshof dagegen hat sich unter Abweichung von seiner früheren Rechtsprechung auf Grund der Neufassung des § 106/II GüKG - im Urteil vom 30.4.1959 - II ZR 7/57 (NJW 1959/1368) zur Allgemeinverbindlichkeit der KVO bekannt. Interessant ist allerdings, dass auch nach der Veröffentlichung der letzten Entscheidung des BGH das Landgericht Lüneburg in den Gründen des Urt. vom 9.7.1959 - I S. 233/59 (NJW 59/2022) wieder davon ausgeht, dass die KVO lediglich kraft Parteivereinbarung gilt, (die in dem der Entscheidung zugrundeliegenden Fall allerdings unstrittig vorlag).

Nach der neuesten Entscheidung des BGH mit Urteil vom 19.11.1959 - II ZR 78/58 - dürften alle Zweifel an der Allgemeinverbindlichkeit der KVO ausgeräumt sein. Die Neufassung des § 106/II GüKG stellt hienach eine authentische Auslegung der früheren Fassung dar, der rückwirkende Kraft für die Zeit bis zum Inkrafttreten des GüKG (19.10.1952) zukommt.

Nahverkehr (NVP) vom 14.9.1951 ausser Kraft. Sie wurde ersetzt durch die Verordnung TS 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr vom 29.12.1958 (GNT), die seit dem 1.2.1959 gilt 1). Die Verordnung enthält in völliger Abkehr von der bisherigen Regelung im Nahverkehr Richtsätze mit Höchst- und Minestsätzen, wobei gerade den letzteren entscheidende Bedeutung zukommt. Da nach § 84 S. 2 GüKG auch im Nahverkehr der § 22/III GüKG entsprechende Anwendung findet, greift der GNT daher unmittelbar und auf Grund der in ihm enthaltenen Minestsätze erstmalig wirksam in das Vertragsrecht des Güternahverkehrs ein. Freilich regeln die neuen Richtsätze die Entgelte im Nahverkehr noch nicht erschöpfend. Zu verweisen ist auf die im § 1/II GNT festgelegten Ausnahmen, wodurch infolge der Tarifbegrenzung auf Sendungen über 2.500 kg insbesondere die sehr umfangreiche Stückgutbeförderung im Güternahverkehr noch nicht unter den GNT fällt. - Zu bemerken ist schliesslich noch, dass der GNT im Gegensatz zu den auf allen sonstigen Gebieten des gewerblichen Güterkraftverkehrs erfolgten bundesgesetzlichen Regelungen in § 15 auch die Möglichkeit landesrechtlicher Bestimmungen vorsieht.

Von der im § 84 GüKG vorgesehenen Ermächtigung Beförderungsbedingungen (entsprechend der KVO im Güterfernverkehr) als Teil eines staatlich festgesetzten Tarifes auch für den Güternahverkehr zu erlassen, wurde bisher noch kein Gebrauch gemacht. Freilich bestehen "Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen" (AGNB) 2), die auf Initiative der gewerblichen Spitzenorganisationen und der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr e. V. 1955 zustandekamen und ab 1.1.1956 "in Gebrauch genommen wurden". Ihre Bedeutung für das Vertragsrecht des Güternahverkehrs ist nicht zu unterschätzen und wird auch in den folgenden Ausführungen ihren Niederschlag finden. Es darf aber nicht verkannt werden, dass es sich um allgemeine Geschäftsbedingungen handelt, die vertragliche Wirksamkeit nur durch beiderseitige Unterwerfung der Parteien erlangen können.

Zur völligen Ausschöpfung der Materie wäre auch noch auf die zahlreichen zu vorstehenden Vorschriften erlassenen Nebengesetze, Durchführungsverordnungen, Verwaltungsanordnungen, Erlasse, Ausnahmetarife usw. einzugehen. Es kann an dieser Stelle jedoch nur auf die Fachliteratur verwiesen werden 3).

Für die Zwecke dieser Ausführungen ist es ausreichend, ohne auf die verschiedenen Einzelschriften einzugehen, die infolge der Trennung von Güterfern- und Güter-

1) Bundesanzeiger Nr. 1 vom 3.1.1959 S. 1 ff siehe Anhang I

2) siehe Anhang II

3) insbesondere Weigelt: Kraftverkehrsrecht von A - Z, Hein, Eichhoff, Pukall, Krien, Kommentar zum Güterkraftverkehrsgesetz mit Nebengesetzen und ergänzenden Vorschriften.

nahverkehr bestehende Zweispurigkeit des Beförderungsvertrages entsprechend hervorzuheben. Bei allen für den Beförderungsvertrag in Frage kommenden Sondervorschriften ist grundsätzlich zwischen Güterfernverkehr und Güternahverkehr zu unterscheiden. Im Güterfernverkehr tritt an Stelle des HGB fast ausschliesslich der Reichskraftwagentarif mit der KVO, sehr weitgehende Einschränkung der Vertragsfreiheit enthaltend. - Im Güternahverkehr ist die ursprüngliche Dispositionsfreiheit des Unternehmers beim Abschluss des Beförderungsvertrages dagegen noch stärker erhalten geblieben. Dies gilt insbesondere für Sendungen bis zu 2.500 kg 1). Im übrigen sind durch das Inkrafttreten des GNT nun sehr ins Gewicht fallende Eingriffe in die Gestaltung des Beförderungsvertrages auch auf dem Gebiet des Güternahverkehrs vorgenommen worden.

Nicht zu unrecht gewinnt deshalb zumindest der Laie den Eindruck, dass im Bereich des Güterkraftverkehrs das wirtschaftliche Geschehen sich nur nach den abstrakten, die tatsächlichen Gegebenheiten nicht berücksichtigenden Sätzen der Gesetze gestaltet, während doch in Wirklichkeit umgekehrt die Rechtssätze sich den bestehenden Verhältnissen und dem natürlichen Rechtsempfinden anpassen sollen. Freilich sind die besonderen, oben dargestellten (s.o.) Verhältnisse des Strassengüterverkehrs hierfür ursächlich. Aber auf wenigen Gebieten besteht eine solche Neigung über dem Wortlaut der Paragraphen den Sinn der Gesetze nicht mehr zu sehen, wie dies im Bereich des Beförderungsvertragsrechtes der Fall ist.

Der Zweck ist die Seele eines jeden Schuldverhältnisses, auch des Beförderungsschuldverhältnisses. Für die daran wirtschaftlich Beteiligten ist dieser Zweck aber stets der gleiche, Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen - mag es nun innerhalb oder ausserhalb der Nahzone (§ 2/II GüKG) sein. Dem ungeschulten, aber in den Grundzügen meist richtig empfindenden Rechtsdenken der breiten Massen, die täglich Beförderungsverträge in allen Variationen abschliessen, widerspricht deshalb die völlig unterschiedliche rechtliche Behandlung, welche die Ausgestaltung des Beförderungsvertrages zur Herbeiführung des letztlich selben Enderfolges im Bereich des Nah- und Fernverkehrs erfahren hat. So ist es auch nicht verwunderlich, dass sich der Staat hier durch besonders weitgehende Straf- und Bussmassnahmen auf einem privatrechtlichen Sektor einschalten muss 2). Dies hat nun dazu geführt, dass die Parteien beim Abschluss der Beförderungsverträge oft nurmehr die bewehrten Sonderbestimmungen sehen und völlig vergessen, dass es sich nach geltendem Recht immer noch um privatrechtliche Verträge handelt, für die stets die Normen und Richtlinien des Schuldrechts als tragende Grundlage heranzuziehen sind.

1) GNT § 1/II Z. 1

2) vgl. §§ 98 ff GüKG - Anhang I

3) Der Beförderungsvertrag als schuldrechtlicher Vertrag

"Zur Begründung eines Schuldverhältnisses durch Rechtsgeschäft ist ein Vertrag zwischen den Beteiligten erforderlich, soweit nicht das Gesetz ein anderes vorschreibt" (§ 305 BGB). Durch diesen Rechtssatz wird die Eingruppierung des Beförderungsvertrages in die Schuldverhältnisse aus Rechtsgeschäften bestimmt, wenn man der im Schrifttum meist gebrauchten Unterscheidung zwischen Schuldverhältnissen aus Rechtsgeschäften und gesetzlich normierten Tatbeständen 1) folgt. Noch wichtiger aber ist, dass damit schon für die Begründung des Beförderungsschuldverhältnisses auf das Bürgerliche Recht mit seinen allgemeinen und besonderen Vorschriften für die einzelnen typischen Schuldverhältnisse verwiesen ist.

Zur Unterscheidung in vertragstypische und gemischttypische Verträge kann auf die Ausführungen von Larenz 2) Bezug genommen werden. Hienach besteht kein Zweifel, dass der Beförderungsvertrag zu den "einzel - typischen Schuldverhältnissen" als "typische-wiederkehrende Ausgestaltung" eines Grundschuldverhältnisses gehört.

Jedoch ist, um das Beförderungsschuldverhältnis in seiner Gesamtheit und in seiner Eigenschaft als Rechtsorganismus vollständig zu erfassen, vom Zweck - also dem durch Parteivereinbarung zum Inhalt des Vertrages gemachten wirtschaftlichen Ziel - auszugehen.

Nur Zweckerwägung gibt für die Parteien den Anstoss zur Begründung eines Schuldverhältnisses durch Abschluss des Beförderungsvertrages. Dieser Zweck ist wirtschaftlicher Art und beruht im Bereich des Güterkraftfrachtrechtes stets auf Austausch, nie auf Liberalität. Die Einigung über den Zweck und die rechtliche Erheblichkeit desselben ist somit die Voraussetzung für die Entstehung des Beförderungsvertrages. Die Interessenlage für die Parteien ist gleich. Jede will eine Verpflichtung der anderen eintauschen. Diese Verpflichtung besteht für den Frachtführer darin, das Gut zu einem bestimmten Ort zu bringen ("zu befördern"), für den Auftraggeber in der Entrichtung der hierfür bestimmten Vergütung. Damit ist die rechtliche Natur des Beförderungsvertrages klargestellt. Er ist Werkvertrag nach § 631 BGB - ein gegenseitiger typischer schuldrechtlicher Vertrag. Der hiebei geschuldete Gegenstand ist nach der gesetzlichen Definition in § 631/II BGB der "durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführende Erfolg". Dieser besteht in der Ausführung der Beförderung und Übergabe des Gutes an den Empfänger, zu der sich der Frachtführer (Transportunternehmer) verpflichtet. Dabei kann i. S. des Beförderungsvertrages nur verstanden werden, dass der Unternehmer die Beförderung

1) Larenz II S. 1

2) Larenz II S. 1 - 6

selbst, wenn auch mit Zuziehung von Gehilfen, die Unterfrachtführer sein können, ausführt 1). Die Verpflichtung Güterbeförderungen zu "besorgen" oder zu "vermitteln" fällt in den Bereich des in diesem Rahmen nicht zu behandelnden Speditions- bzw. Frachtvermittlungsgeschäftes.

Unbeschadet dessen ist aber Gegenstand des Beförderungsvertrages stets auch eine Geschäftsbesorgung i. S. von § 675 BGB. Danach finden ebenfalls Vorschriften des Auftragsrechtes entsprechende Anwendung. Die Auslegung des § 675 BGB ist allerdings nicht unbestritten. Die herrschende Auffassung 2), die eine einschränkende Auslegung der Vorschrift vertritt, verlangt eine "selbständige Tätigkeit wirtschaftlicher Art, die für einen anderen und in seinem Interesse" vorgenommen wird. Die Übernahme der Güterbeförderung, wobei der Frachtführer in selbständiger Tätigkeit die Beförderung von Wirtschaftsgütern mit einem meist nicht unbeträchtlichen Vermögenswert übernimmt, liegt aber sicher auch im Rahmen der engeren Auffassung über den § 675 BGB, sodass auch diese Bestimmung die rechtlichen Grundlagen des Beförderungsvertrages zumindest mitbestimmt.

Negativ ergibt sich aus dem vorstehenden, dass der sogenannte Lohnfuhrvertrag eine vom Beförderungsvertrag völlig abweichende Rechtsnatur hat 3). Hierin verpflichtet sich der Unternehmer zur Gestellung eines bemannten Kraftfahrzeuges nach Weisungen des Auftraggebers. Es handelt sich hier um einen typisch gemischten Vertrag, der Elemente des Mietvertrages und des Dienstvertrages enthält. Wenn auch nach § 25/II AGNB die Beförderungsbedingungen entsprechende Anwendung finden sollen, so handelt es sich doch um ein andersartiges Vertragsgebilde, auf das in diesen Ausführungen über den eigentlichen Beförderungsvertrag i. S. von Werkvertrag bzw. Geschäftsbesorgungsvertrag nicht einzugehen ist.

Die §§ 631 und 675 BGB sind jedoch nicht die alleinigen, den schuldrechtlichen Charakter des Beförderungsvertrages bestimmenden Vorschriften. Nicht minder wichtig ist, dass der Beförderungsvertrag meist ein Vertrag zugunsten eines Dritten ist. Auch dies gilt grundsätzlich sowohl für den Güternahverkehr, wie für den Güterfernverkehr in all den Fällen, in denen Absender und Empfänger nicht identisch sind. Für den Nahverkehr sind die gesetzlichen Bestimmungen in den §§ 433 - 436 HGB enthalten, die für den Fernverkehr in den §§ 25 und 27 KVO sinngemäss wiederholt werden. Aus diesen Vorschriften ergibt sich, dass es sich um einen echten (also "berechtigenden", nicht etwa "ermächtigenden") Vertrag zugunsten des Empfängers handelt; denn letzterer erwirbt als Dritter, ohne an dem Vertragsabschluss beteiligt zu sein, ein unmittelbares Recht, vom Frachtführer eine Leistung zu verlangen. Diese Vertragsgestaltung hat ihre Grundlage aber in § 328 BGB, wo-

1) Baumbach Anm. 1 D zu § 425

2) vgl. Larenz II S. 203 Anm. 1 und 2

3) vgl. § 25 AGNB - Anhang II

bei in Abs. II offengelassen ist, "ob das Recht des Dritten sofort oder nur unter gewissen Voraussetzungen entstehen und ob den Vertragsschliessenden das Recht vorbehalten sein soll, das Recht des Dritten ohne dessen Zustimmung aufzuheben oder zu ändern". Diesen Rahmen füllen wieder die obengenannten Sondervorschriften des HGB und der KVO sehr ausführlich aus (s. u. II/1c).

Wird durch die im vorstehenden aufgeführten Bestimmungen der §§ 305, 328, 631 und 675 das schuldrechtliche Gefüge des Beförderungsvertrages umrissen, so ergibt sich daraus aber weiter, dass auch die allgemeinen Vorschriften der §§ 241 - 432 BGB zur Anwendung kommen. In diesem Sinne muss auf die im Schuldrecht vorherrschende Formfreiheit beim Vertragsabschluss für den Beförderungsvertrag verwiesen werden. Es steht andererseits dem aber nicht entgegen, dass der KVO-Vertrag für den Güterfernverkehr wohl auch als Formalvertrag anzusehen (s. u. II/1a) ist, da auch für andere schuldrechtliche Verträge im zweiten Buch des BGB Formvorschriften vorgesehen sind.

Die Betrachtung über das schuldrechtliche Wesen des Beförderungsvertrages kann jedoch nicht abgeschlossen werden, ohne auf das Problem des realen Abschlusses bei einem Teil dieser Verträge einzugehen. Wie insbesondere im etwas älteren Schrifttum dargestellt ist, wird zwischen Versprechensvertrag und Realkontrakt unterschieden 1). Im ersteren Fall genügt zur Entstehung des Schuldverhältnisses Einigung über Zweck und Leistung. Wenn aber nach Absicht der Parteien die Leistung nicht versprochen, sondern sofort (ganz oder teilweise) bewirkt werden soll, dann wird das Schuldverhältnis erst mit der entsprechenden Leistungsrealisierung - also durch einen Realakt - begründet. Diese folgerichtig aus der historischen Entwicklung des römischen Rechts - zumindest als Grundlage unseres geltenden Schuldrechts - abgeleitete Lehre vom "Realvertrag", wird nach der jetzt herrschenden Ansicht überwiegend abgelehnt und "nur noch als historischer und systematisch in keiner Weise mehr zu rechtfertigender Rückstand" bewertet 2). Es ist jedoch nicht einzusehen, warum die Figur des Realkontraktes dem "heute geltenden Prinzip der Rechtsverbindlichkeit jeder ernstgemeinten, eine Verpflichtung bezweckenden Übereinkunft - in den Grenzen der Vertragsfreiheit" 3) widersprechen soll. Überlässt es doch gerade diese Vertragsfreiheit grundsätzlich den Einzelnen, ob sie ihre Verträge in die Form eines Versprechens- oder Realkontraktes kleiden wollen. Die herrschende Lehre sieht deshalb auch in der Begründung von Leih- und Darlehensverhältnissen grundsätzlich keine Realverträge. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob de lege ferenda unsere Rechtsordnung ohne den Realvertrag auskommt. Tatsache ist aber, dass für den Beförderungsvertrag - zumindest im Güterfernverkehr das Element des Realvertrages in § 15 KVO - an deren Rechts-

1) vgl. Kress I S. 84 Anm. 1

2) Larenz I S. 47 Anm. 4

3) Larenz I S. 47

gültigkeit nach hier vertretener Auffassung keine Zweifel bestehen können - auch heute noch gesetzlich verankert ist und tatsächlich in immer steigendem Mass zur Anwendung gelangt. Da nach der Bestimmung des § 15/I S. 1 KVO, die ihr Vorbild in § 61 der allerdings älteren EVO hat, der Beförderungsvertrag im Güterfernverkehr erst abgeschlossen ist, sobald der Unternehmer Gut und Frachtbrief übernommen hat, so wird man freilich nicht von einem gegenseitigen Realkontrakt, sondern besser von einem "gemischten Realkontrakt" sprechen, bei dem Leistungsversprechen gegen reale Leistung i.V. mit einem weiteren Leistungsversprechen ausgetauscht wird.

Unbeschadet der grundsätzlichen Erkenntnis, dass auch dieser gemischte Realvertrag erst mit dem Realakt - bestehend aus Übernahme von "Gut und Frachtbrief" durch den Unternehmer zustandekommt, gelten somit für den Beförderungsvertrag sowohl die Regeln für den Realkontrakt 1) als auch die Vorschriften für Versprechensverträge. Für den Beförderungsvertrag im Nahverkehr dagegen kommen nur die letzteren zur Geltung.

Gerade dies aber zeigt, wie mannigfaltig in der Gestaltung, aber auch wie kompliziert das Beförderungsschuldverhältnis ist, das in seinem rechtlichen Charakter nur durch die Erkenntnis der in ihm enthaltenen einzelnen schuldrechtlichen Elemente erfasst werden kann.

II. DIE WICHTIGSTEN SCHULDRECHTLICHEN ELEMENTE DES BEFÖRDERUNGSVERTRAGES

1) Entstehung und Inhalt des Beförderungsgeschäftes

a) Vertragsabschluss

aa) Ausgehend von der rechtsgeschäftlichen Entstehung des Beförderungsschuldverhältnisses muss zunächst auf den Abschluss des Beförderungsvertrages eingegangen werden. Nach den Grundsätzen des allgemeinen Teils des BGB, die auch für den Beförderungsvertrag gelten, ist hiezu die "erklärte Willensübereinstimmung zweier (oder mehrerer) sich gegenüberstehender Parteien über die Herbeiführung eines einheitlichen Rechtserfolges" notwendig 2). Dieser Konsens bezieht sich beim Beförderungsvertrag nach seinem Charakter als schuldrechtlicher Ver-

1) vgl. Kress I S. 88c, wonach der reine Realkontrakt ein weit einfacheres Rechtsgebilde als der Versprechensvertrag ist, da für ihn die gesetzlichen Bestimmungen, welche eine Verpflichtung zur Leistung begründen, eben nicht in Betracht kommen.

2) Lehmann S. 216

trag auf die Begründung einer gegenseitigen Leistungspflicht. Die nach vorstehendem erforderliche Einigung über den Zweck und seine rechtliche Erheblichkeit ("Zweckvereinbarung") bestimmt somit Eintritt und Fortdauer der rechtlichen Wirkungen des Beförderungsvertrages. Entsprechend den die Beteiligten treibenden wirtschaftlichen Erwägungen liegt dem Beförderungsvertrag stets ein Austauschzweck zugrunde, sei es dass Versprechen mit Gegenversprechen oder dass Versprechen mit sofortiger vollständiger oder teilweiser Leistungsbewirkung ausgetauscht wird.

Der sachliche Bereich der Einigung bestimmt sich beim Beförderungsvertrag nach § 631 BGB und umfasst somit als Mindestanfordernisse auf Seiten des Unternehmers die Beförderung als Tätigkeitsverpflichtung und auf Seiten des Auftraggebers die Verpflichtung zur Vergütung.

Die Werkverpflichtung enthält ausser dem unentbehrlichen Beförderungsziel und den in jedem Einzelfall verschiedenen möglichen Nebenabreden stets ein zeitliches Element der Dauer. Ohne eine solche zeitliche Grenze wäre der Beförderungsvertrag unvollständig, da das Beförderungsschuldverhältnis seinem Inhalt nach nur ein "zielbestimmtes Dauerschuldverhältnis" ¹⁾ sein kann, wie dies unzweideutig aus § 428/I HGB und § 26 KVO geschlossen werden kann.

Die Vergütungsverpflichtung des Bestellers erfordert jedoch keine besondere Einigung über Höhe der Vergütung, wie sich aus § 632/II BGB ergibt. Gerade diese Bestimmung hat weitesten Anwendungsbereich beim Abschluss von Beförderungsverträgen und ist insoweit eine der wichtigsten Klammern zwischen den mannigfaltigen Tarif- und Sondervorschriften und den gemeinsamen Grundlagen des Schuldrechts.

Damit ist aber auch die Möglichkeit, den Beförderungsvertragsabschluss für Güternah- und Fernverkehr gemeinsam zu behandeln erschöpft, da der Anwendungsbereich der einzelnen schuldrechtlichen Normen, wie sich im folgenden zeigt, hier sehr unterschiedlich ist.

bb) Wie schon oben angedeutet (I/3), lässt der Beförderungsvertrag für den Güternahverkehr die schuldrechtlichen Elemente zunächst leichter erkennen als der Güterfernverkehrsvertrag. Dem entspricht es auch, dass im Güternahverkehr der Grundsatz der Formlosigkeit für den Vertragsabschluss völlig erhalten geblieben ist. Dies weist wieder auf die Grundzüge des schuldrechtlichen Verkehrs hin, der zum Zwecke ungehemmter Entfaltung die stets abschreckende und vertragserschwerende Form weitgehend ablehnt. Deshalb genügen zu einem bindenden Abschluss des Be-

1) vgl. Henle S. 82: Hienach muss eine zeitliche Grenze gesetzt sein. Ohne Angabe des "bis wann?" ist der Werkvertrag unvollständig. Dies gilt uneingeschränkt auch für den Beförderungsvertrag.

förderungsvertrages im Güternahverkehr notfalls schon flüchtige Worte, Kopfnicken oder sonstige Zeichen. Dies passt auch völlig zu dem Charakter der meist dispositiven schuldrechtlichen Normen (einschliesslich der Spezialvorschriften des HGB), die in solchen Fällen, da sich die Parteien im Vertrauen auf das Gesetz meist gar nicht über alle möglichen Punkte verständigt haben, ergänzend eingreifen. Soweit dies den Inhalt des Schuldverhältnisses betrifft, wird hierauf in II/2 - 4 (s.u.) eingegangen.

Hinsichtlich der Entgeltsvereinbarung sind aber, wie bereits angedeutet, die Parteien auch im Güternahverkehr nicht mehr ungebunden. Wie oben in Z. I/2 ausgeführt wurde, ist diese Einschränkung seit Einführung des GNT sehr fühlbar geworden. Die Tarif-Richtsätze dieser Verordnung sind zunächst - falls die Vertragsschliessenden, wie dies häufig geschieht, sich nicht besonders über den Preis geeinigt haben - die "taxmässige Vergütung" im Sinne des § 632/II BGB und stehen insoweit zu den allgemeinen und besonderen schuldrechtlichen Normen in keinerlei Widerspruch. Weiter ist die Anwendung des GNT nur auf jenen Sektor des gesamten Güternahverkehrs beschränkt, der sich als "allgemeiner Güternahverkehr" im Rechtssinne des GüKG darstellt. Nach § 1/I GNT i.V. mit § 80/I GüKG sind (abweichend von der früheren Regelung der NVP) deshalb vom Tarifizwang befreit Beförderungen im Nahverkehr, die nicht gewerbsmässig erfolgen oder die durch Kleinstfahrzeuge mit einer Nutzlast bis zu 750 kg durchgeführt werden 1).

Ausserdem gilt der GNT grundsätzlich nicht für die in § 1/II GNT genannten Beförderungen, wodurch in Z. 1 insbesondere alle Sendungen bis zu 2,500 kg - und damit fast der gesamte Stückgutnahverkehr - von Tarifeinschränkungen ausgenommen sind.

In diesem sehr umfangreichen Gebiet des Güternahverkehrs, für das die tariflichen Vorschriften des GNT nicht zur Anwendung gelangen, ist somit der Beförderungsvertrag in seiner ursprünglichen und schuldrechtlich reinen Form unberührt geblieben.

1) Entgegen dem etwas missverständlichen Wortlaut des § 89 GüKG wird der GNT jedoch auch für Unternehmer des Güterfernverkehrs, die im Bereich ihrer Nahzone mit genehmigten Fahrzeugen des Güterfernverkehrs Nahverkehr betreiben, anzuwenden sein. Die Vorschrift des § 89 GüKG kann aus dem Gesetzeszusammenhang nur so ausgelegt werden, dass sich die Befreiung nur auf die Erlaubnispflicht, nicht aber auf tarifliche Vorschriften bezieht. Dieselbe Ansicht wird auch bei Hein Anm. zu § 89 vertreten.

Schliesslich ist der von der Geltung des GNT ausgenommene Güterliniennahverkehr (§§ 90 - 97 GüKG) in diesem Zusammenhang nicht als Ausnahme anzuführen, da hierfür der Tarif schon im Genehmigungsverfahren jeweils besonders festzusetzen ist.

Für den Geltungsbereich des GNT aber ist hier noch die Wirkung der tarifwidrigen Abrede für den Abschluss des Beförderungsvertrages näher zu erörtern. Nach § 139 BGB wäre grundsätzlich Nichtigkeit des Vertrages anzunehmen und nach § 817 S. 2 BGB hätte der Vorleistende auf eigene Gefahr gehandelt und könnte unter Ausschluss der Gegeneinrede der Arglist keine Rückforderungsansprüche geltend machen. Es greift jedoch § 22/III GüKG ein, der durch § 84 GüKG für den Nahverkehr als entsprechend anwendbar erklärt ist. Die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages bleibt hienach durch die tarifwidrige Abrede unberührt; das unzulässig vereinbarte Entgelt wird durch die Richtsätze des GNT ersetzt. Die Bestimmung des § 22/III GüKG ist die privatrechtliche Folgerung der öffentlich rechtlichen Vorschrift über die Unabdingbarkeit des Tarifes für Beförderungsentgelte 1). Es handelt sich um eine gesetzliche Norm, die - trotz ihres zwingenden Charakters - ebenso gut ins Schuldrecht aufgenommen werden könnte und die daher dem vom schuldrechtlichen Charakter bestimmten Beförderungsvertragsabschluss auch nicht entgegenstehen kann. Freilich kann man insoweit von einem diktierten oder normierten Vertrag sprechen 2).

Letztlich ist für den Abschluss des Beförderungsvertrages im Güternahverkehr noch auf die Bedeutung des Frachtbriefes hinzuweisen, dessen Ausstellung hier nicht zwingend vorgeschrieben ist, die der Frachtführer nach § 426/I HGB jedoch vom Absender verlangen kann (soweit dies nicht für Kleinsttransporte - z. B. Gepäckträger - als durch die Verkehrssitte ausgeschlossen angesehen werden muss). Es handelt sich hiebei im Güternahverkehr nur um eine Beweisurkunde, wie sie für einen anderen formlos gültigen schuldrechtlichen Vertrag auch häufig ausgestellt wird, wobei sich die Beweiskraft gegen Absender, Frachtführer, Empfänger und in den Vertrag eintretende Dritte erstreckt. Als Privaturkunde ist der Frachtbrief dem Gegenbeweis zugänglich. Auch hier gelten im übrigen die schuldrechtlichen Bestimmungen. Der den Frachtbrief trotz Aufforderung nicht ausstellende Absender kommt in Gläubigerverzug (§§ 293, 295 BGB), mit der Wirkung der §§ 300 ff BGB.

Für die Richtigkeit der in dem Frachtbrief aufgenommenen Angaben haftet der Absender dem Frachtführer nach § 426/III HGB. Seine Haftung tritt ohne Rück-

1) Hein - Anm. 14 zu § 22: Hienach gehört der vorausgehende Abs. II des § 22 GüKG über das Verbot der Tarifabweichung dem öffentlichen Recht an. Der Abs. III, wonach die tarifwidrige Abrede durch die geltenden Tarifbestimmungen ersetzt wird, ist jedoch dem Privatrecht zuzurechnen. Er ist die privatrechtliche Folgerung des Gebotes der Unabdingbarkeit des Tarifes. Der abweichenden Auffassung bei Balfanz in Anm. 1 zu § 22, wonach § 22 GüKG nur öffentlich-rechtliche Verpflichtungen in den Beförderungs-Vertrag einlässt, kann deshalb nicht gefolgt werden.

2) Bartholomeyczik - Anm. 1 zu § 20 mit Hinweis auf GüKG § 22 Abs. III S. 2.

sicht auf Verschulden ein 1) und entspricht dem auch im Schuldrecht entwickelten Gedanken einer Garantiepflicht des Schuldners, wie sie für das anfängliche Leistungsvermögen bei Eingehung einer Verbindlichkeit angenommen wird. Entsprechend den schuldrechtlichen Vorschriften kann beim Frachtführer gegebenenfalls mitwirkendes Verschulden nach § 254 BGB berücksichtigt werden, wenn zwar im Frachtbrief auf die Gefährlichkeit der Ladung nicht hingewiesen ist, er diese aber hätte erkennen müssen 2).

cc) Im Güterfernverkehr dagegen ist die Ausstellung des Frachtbriefes nach § 10/I KVO i. V. mit § 28/I GüKG zwingend vorgeschrieben. Hierdurch werden schon wesentliche Unterschiede für den Vertragsabschluss im Güternah- und Güterfernverkehr angedeutet. Das Problem des Zustandekommens des Güterfernverkehrsvertrages (im folgenden auch KVO-Vertrag genannt) steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der schuldrechtlichen Struktur des KVO-Vertrages und bedarf eingehender Würdigung.

Vorausgeschickt muss werden, dass die Bestimmung des § 28 GüKG über den Frachtbriefzwang öffentlich rechtlicher Natur ist 3) und zur Beurteilung des hier allein interessierenden privatrechtlichen Beförderungsvertrages nicht herangezogen werden kann. Hiefür ist allein § 15/I S. 1 KVO massgebend, der bestimmt: "Der Beförderungsvertrag ist abgeschlossen, sobald der Unternehmer Gut und Frachtbrief übernommen hat".

Hieraus ergibt sich folgende Fragestellung: Ist der KVO-Vertrag Formalvertrag, Realvertrag oder formloser Versprechensvertrag? Die Ansichten im Schrifttum sind sehr unterschiedlich. In den handelsrechtlichen Kommentaren wird, soweit dieselben bis 1957 erschienen sind, unter Zugrundelegung der früheren Fassung des § 106/II GüKG überwiegend die Ansicht abgelehnt, dass der KVO-Vertrag auf Grund des § 15/I KVO als Formalvertrag oder Realvertrag anzusehen ist. Dies wird damit begründet, dass die KVO nicht wie die EVO Gesetz ist und die Vertragsparteien daher abweichende Vereinbarungen treffen können 4). Dass diese Auffassung durch die Neufassung des § 106/II GüKG vom 3.6.1957 und die darauf ergangene Rechtsprechung des BGH überholt ist, wurde bereits ausgeführt 5). Gleiches wird auch für eine etwas vermittelnde Auffassung 6) gelten müssen, wo-

1) Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuches - Reichtagsvorlage 1897 S. 256 und RG 96/279

2) RG 93/164

3) Balfanz - Anm. 1 zu § 28

Hein - Kraftverkehrsordnung Anm. 1 zu § 15

4) Schlegelberger - Anm. 26 zu § 426 unter Hinweis auf BGH 6/145

5) siehe oben - I 2

6) vgl. Baumbach-Duden Anm. zu § 15 KVO im Anh. II zu § 452

nach § 15 KVO zwar keine Formerfordernisse für den Frachtvertrag aufstellt, die Frachtbriefübernahme aber immerhin als vereinbartes Formerfordernis (§ 125 S. 2 BGB) angesehen werden könnte, das die Parteien jedoch durch stillschweigende Übernahme des Gutes ohne Frachtbrief ausschalten können. Auch dieser prima facie bestechend klar und einfach erscheinenden Lösung kann nicht mehr gefolgt werden, da sie nur haltbar ist, wenn man die KVO als nicht allgemein verbindlich ansieht 1). Da aber nach hier vertretener Auffassung (s. o. I/2) auf Grund der Neufassung des § 106/II GüKG vom 3. 6. 1957 an der Rechtsgültigkeit der KVO nicht gezweifelt werden kann 2), darf auch die Bedeutung des § 15/I KVO nicht auf dem obigen Wege ausgeräumt werden.

Eine völlig entgegengesetzte Ansicht wird insbesondere vertreten von Guelde 3), Schmid-Lossberg 4) und Heim 5). Alle Genannten sehen den Beförderungsvertrag im Güterfernverkehr als Formalvertrag an, zu dessen Voraussetzung auch die Ausstellung und Übergabe eines formgerechten Frachtbriefes gehören.

Ohne diese Formerfordernisse kann kein gültiger Frachtvertrag im Sinne der KVO zustandekommen. Diese dogmatisch klare Lösung, die den Frachtbrief als konstitutive Vertragsurkunde (und nicht nur wie im Güternahverkehr als Beweisurkunde) ansieht, befriedigt jedoch die Praxis ebenfalls nicht und wird von ihren Vertretern selbst auch nicht bis zur letzten Konsequenz durchgeführt. Wenn dies damit begründet wird, dass "die Formalauslegung unter bestimmten Voraussetzungen (Anpassung an praktische Erfordernisse nach Treu und Glauben) nicht übertrieben werden darf" 6), so ist dies zwar durchaus verständlich, bedeutet aber letzten Endes einen Widerspruch zur eigenen Auffassung.

Die Ansicht, dass ein Beförderungsvertrag im Fernverkehr auch ohne Frachtbrief zustandekommen kann, wird schliesslich im Schrifttum noch vertreten von Hein 7) und findet in der Rechtsprechung durch die Entscheidung des OLG Stuttgart vom

1) Baumbach-Duden Anm. 2 zu § 20 GüKG Anh. I § 452

2) BGH-Urteil vom 30. 4. 59 - II ZR 7/57 und vom 19. 11. 59 - II ZR 78/58

3) Guelde Vorbemerkung zu § 15

4) MDR 1951/286; Anm. zum Urteil des BGH vom 19. 1. 1951

5) ZfV 1954/186; Die Rechtsnatur des KVO-Vertrages.

Der "Betrieb" 1955 S. 113; Der Beförderungsvertrag im Güterfernverkehr als Formalvertrag.

6) Guelde Vorbem. zu § 15 S. 120 und Anm. 1 zu § 10

7) Hein, Kraftverkehrsordnung Anm. 1 und 2 zu § 15. Danach soll der Beförderungsvertrag auch im Güterfernverkehr zivilrechtlich nach den Vorschriften der KVO zu beurteilen sein, wenn der Frachtbrief nicht oder nicht mehr vorhanden ist. Wie in Anmerkung 2 von Hein ausdrücklich hervorgehoben ist, dient der vom Unternehmer unterschriebene Frachtbrief nur als Beweis für den Abschluss des Beförderungsvertrages.

17.12.1949 - 1 U 163/49 - 1) eine nicht zu verkennende Stütze.

Die Lösung dieses auch für die Praxis höchst bedeutungsvollen Theorienstreites kann nur von der schuldrechtlichen Seite gefunden werden. Zweckmässigerweise wird man hierzu die Lösung nicht vom Blickwinkel des Formalvertrages suchen, sondern das Entscheidende und allen widerstreitenden Interessen Gemeinsame in der Erkenntnis sehen, dass der Beförderungsvertrag im Güterfernverkehr regelmässig Realvertrag ist. Der Frage, ob hierbei auch ein Formalvertrag anzunehmen ist, kommt mit Hinblick auf § 22/III GüKG zumindest keine praktische Bedeutung zu, da nach dieser Bestimmung, in der auch die Beförderungsbedingungen genannt sind, selbst bei Abweichen von den Formvorschriften ein rechtswirksamer Vertrag zustandekommt 2).

So besteht die Eigenart des KVO-Vertrages in erster Linie in der Beimischung des realen Charakters in § 15/I S. 1 KVO ("Der Beförderungsvertrag ist abgeschlossen, sobald der Unternehmer Gut und Frachtbrief übernommen hat".) Es handelt sich hier also um einen "gemischten Realkontrakt" 3). Hierbei werden die beiderseitigen Leistungen - Beförderung und Vergütung - versprochen, aber der eigentliche Beförderungsvertrag ("KVO-Vertrag") kommt erst mit Überlassung des zu befördern- den Gutes und Übergabe des Frachtbriefes an den Frachtführer (Unternehmer) zustande. Der KVO-Vertrag ist im schuldrechtlichen Sinn also ein realer Werkvertrag.

-
- 1) Im strittigen Fall wurde das Zustandekommen eines KVO-Vertrages ohne Brief- übergabe angenommen, da der Unternehmer schon lange Zeit Transporte für den Absender ausgeführt und die RKT-Frachtsätze verlangt hatte. Hieraus sei anzunehmen, dass der Parteiwille auf den Abschluss eines KVO-Vertrages gerichtet war. Man kann dieser Entscheidung wie Guelde aus "praktischen Erwägungen und Billigkeitsgründen" zustimmen. Einer folgerichtigen Auslegung der gesetzlichen Vorschriften widerspricht sie jedenfalls.
 - 2) Dem entspricht auch die allerjüngste höchstrichterliche Rechtsprechung. So sieht der BGH in den Gründen des Urteils vom 15.10.1959 - II ZR 219/57 auf Grund der Vorschrift des § 22/III GüKG ebenfalls keinen genügenden Anhalt dafür, dass § 15 KVO den Beförderungsvertrag zum Formalvertrag machen würde.
 - 3) vgl. Kress I S. 88 ff: Hienach bestehen für den gemischten Realkontrakt zwei Möglichkeiten. Es wird nur die eine Leistung versprochen, die andere aber sofort bewirkt, wobei der Vertrag mit dieser einseitigen Realisierung der Leistung begründet werden soll. Andererseits kann den Verträgen ein realer Charakter beigemischt werden, indem die eigentliche Leistung (hier die Beförderungsleistung) zwar versprochen wird, aber der Vertrag nach dem Willen der Beteiligten oder gesetzlicher Vorschrift (hier § 15/I S. 1 KVO) erst mit der Realisierung einer anderen Leistung zustandekommen soll, die ihrerseits aber auch zugleich Voraussetzung für die Verpflichtungserfüllung als solche ist.

Die Figur des Realkontraktes stammt aus dem römischen Recht, das die benannten Realkontrakte (*commodatum*, *mutuum*, *depositum*) und die unbenannten, sogenannten "Innominat-Kontrakte" unterschied. Dabei war nach römischem Recht das "re contrahere" auf die vorstehenden Verträge beschränkt, die nur durch realen Abschluss und nicht konsensual begründet werden konnten. Daraus erklärt sich, dass im BGB die wichtigsten römischen Realkontrakte (Leihe - Darlehen - Verwahrung) nach der gesetzlichen Regel als Realkontrakte anzusehen sind (entgegen der jetzt herrschenden Ansicht - klar nachgewiesen durch die Übung des Verkehrs und die Ausdrucksweise des Gesetzes) 1). Dem steht auch nicht entgegen, dass nach der von unserem modernen Schuldrecht entwickelten Vertragsfreiheit alle Verträge grundsätzlich als Real- oder Konsensualkontrakte abgeschlossen werden können. Eine der wenigen Ausnahmen hievon enthält die KVO, welche - unter Zugrundelegung der hier vertretenen Allgemeinverbindlichkeit ihrer Vorschriften - nur einen realen Abschluss des Beförderungsvertrages im Güterfernverkehr zulässt und damit entsprechend ihrem älteren Vorbild des § 61 EVO 2) noch völlig auf dem Boden des römischen Rechtes steht. Selbstverständlich können sich die Beteiligten auch schon vor Übergabe von Gut und Frachtbrief durch einen Versprechensvertrag binden. Es wird sich dann aber um einen Vorvertrag für den realen Abschluss handeln, der ohne weiteres konstruierbar ist. Der Umweg des Vorvertrages zum realen Abschluss lässt sich in diesen Fällen auf Grund der Fassung des § 15/I S. 1 KVO gar nicht umgehen. Der reale Abschluss des Beförderungsvertrages erfolgt dann zur Erfüllung der durch den Vorvertrag begründeten Verpflichtung. Sehr häufig wird allerdings auch nur ein Wagenbestellungsvertrag nach § 14 KVO vorliegen. Ein Beförderungsvertrag im Sinne der KVO mit den ihm eigenen Wirkungen insbesondere hinsichtlich der Haftung nach §§ 29 ff KVO u. a. (s. u.) kann jedoch vorher keinesfalls zustandekommen. Es wird auch oft dem Willen der Beteiligten entsprechen, dass der Beförderungsvertrag unter der aufschiebenden Bedingung des Hinzutretens des realen Elementes abgeschlossen wird. Es können keine Bedenken bestehen, hiebei nach den §§ 158 ff BGB zu verfahren. Nicht möglich ist dagegen die Konversion (§ 140 BGB) eines nichtigen Realkontraktes in einen Versprechensvertrag. Nachdem nur realer Abschluss zulässig ist, kann nicht angenom-

1) vgl. Kress II S. 138 Anm. 1: Nach § 598 BGB verspricht der Verleiher "den Gebrauch der Sache zu gestatten", während nach § 536 BGB die "Überlassung der Sache" versprochen wird.

Der gesetzlichen Regel entspricht bei der Leihe die Verkehrsübung, nach welcher das Leihverhältnis mit der Überlassung der Sache zustande kommt, also realer Abschluss vorliegt. Nur, falls sich ausnahmsweise der Verleiher bereits vor der Überlassung binden wollte, würde ein Versprechensvertrag vorliegen.

2) § 61 EVO I Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Güterabfertigung das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme

men werden, dass die Parteien bei Kenntnis der Nichtigkeit des realen Abschlusses einen Vorvertrag zum realen Abschluss gewollt hätten. Ist infolge Fehlens des realen Momentes kein Güterfernverkehrsvertrag zustande gekommen, so kann der Auftraggeber zwar etwa geleistete Frachttanzahlungen zurückfordern oder Vertrauensschadensansprüche stellen, er kann aber nicht Beförderung oder sonstige aus einem KVO-Vertrag entstehende Leistungen verlangen.

Daraus ergibt sich, dass der Abschluss des Beförderungsvertrages im Güterfernverkehr nur unter Zugrundelegung seiner Eigenschaft als Realkontrakt verstanden werden kann und hieraus dann stets - auch wenn man die KVO nicht als allgemeinverbindliche Rechtsverordnung ansieht - befriedigende und gleichartige Ergebnisse abgeleitet werden können. Die Formalauslegung des KVO-Vertrages tritt dagegen infolge der Bestimmung des § 22/III GüKG zurück (s.o.). Durch diese Vorschrift erübrigt sich i. V. mit § 632/II BGB auch eine besondere Einigung über Höhe des Frachtentgelts, wozu bereits im vorstehenden (s. bb) Stellung genommen wurde. Das dort ausgeführte gilt auch hier bei tarifwidrigen Abreden, wobei im Güterfernverkehr an Stelle der unzulässigen Preisabmachung die Festsätze des RKT treten.

Die hier vertretene Ansicht, dass der KVO-Vertrag in erster Linie Realvertrag ist, wird durch ein erst vor kurzem ergangenes Urteil des LG Lüneburg mindestens mitteilbar bestätigt 1).

-
- 1) LG Lüneburg, Urte. vom 9. 7. 1959 - 1 S 233/59 - NJW 59/2021. Hiernach gilt im Verhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger nicht der im Frachtbrief eingetragene, sondern der vorgeschriebene Tarif, da es gegen den Zweck des Tarifzwangs verstösst, die Zahlungspflicht des Empfängers nach der im Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer nicht massgebenden falschen Bezeichnung im Frachtbrief zu bestimmen.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde: Die Kl. hat eine ihr von der Firma H. abgetretene Forderung wegen rückständiger Fracht geltend gemacht. Am 31. 10. 1958 übernahm die Firma H. von der Firma W. den Auftrag, eine Ladung Solnhofer Platten per Lkw. von P. nach L. zu transportieren und an die Bekl. auszuliefern. Der über den Auftrag ausgestellte Frachtbrief enthält ausser der Absenderin, der Empfängerin und dem Frachtführer eine Inhaltsangabe und Frachtberechnung nach Tarifklasse 3 B 2. Nach Ablieferung des Gutes bei der Bekl. leistete diese der Firma H. lediglich nach Massgabe des Tarifes 5 B 1 Zahlung mit der Behauptung, dass nicht Solnhofer Platten zum Hoch- und Tiefbau geliefert seien, sondern Gartenwegplatten aus Naturstein. Diese fielen nicht unter den im Frachtbrief angegebenen Tarif 3 B 2, sondern unter den billigeren Tarif 5 B 1. Die Kl. hat die Ansicht vertreten, die Bekl. sei allein nach dem Wortlaut des Frachtbriefes zur Zahlung verpflichtet. Das AG hat der Klage stattgegeben. Auf die Berufung der Bekl. wurde die Klage abgewiesen.

Die Klage wurde vor allem mit dem Hinweis auf Tarifumgehung abgewiesen. Ausserdem könne die Verpflichtung zur Zahlung "nach Massgabe des Frachtbriefes" (§ 25/II KVO und § 436 HGB) für den Empfänger nicht bedeuten, dass er schlechter als der Absender gestellt werden soll, der nach § 23/II KVO den Nachweis über den unrichtigen Inhalt des Frachtbriefes und Falschberechnung der Fracht führen darf.

Wie in der Kommentierung zu diesem Urteil 1) mit Hinweisen auf das Schrifttum ausgeführt ist, gestaltet der Frachtbrief nicht den Frachtvertrag, sondern der Frachtvertrag bestimmt was im Frachtbrief einzutragen ist. Nachdem dies aber nicht nur für frei vereinbarte (Nahverkehrs-) Frachten gilt, sondern um so mehr für die zwingenden (Fernverkehrs-) Tarife gelten muss, so kann auch der KVO-Vertrag nicht vorbehaltlos als Formalvertrag, sondern eben nur als Realvertrag anerkannt werden. Unter Zugrundelegung dieser Ansicht hätte sich die an und für sich zum richtigen Ergebnis führende Urteilsbegründung folgerichtiger und klarer ausschliesslich vom Boden des Schuldrechts ableiten lassen.

b) Beteiligte Personen

Nachdem die mit dem Abschluss des Beförderungsvertrages verbundenen Probleme erörtert sind, ist nunmehr auf die am Vertrag beteiligten Personen einzugehen. Hierbei ergeben sich keine Abweichungen von den allgemeinen schuldrechtlichen Normen. Es entspricht den Grundsätzen des gegenseitigen Vertrages, dass die beiden Vertragsschliessenden aus diesem Vertrag selbst berechtigt und verpflichtet werden. Somit erwirbt auch nur der Auftraggeber (Besteller) beim Beförderungsvertrag das Recht die Beförderungsleistung vom Unternehmer zu fordern. Ebenso will der Unternehmer die Vergütungsleistung des anderen nur für sich erhalten. Die Parteien des Beförderungsvertrages sind also grundsätzlich der Unternehmer und der Auftraggeber. Es handelt sich hierbei um eine allen schuldrechtlichen Verträgen innewohnende Selbstverständlichkeit. Deshalb enthält auch das HGB keinerlei besondere Bestimmungen über die am Vertrag beteiligten Parteien. Stellvertretung ist nach den Grundsätzen des allgemeinen Teils des BGB unbeschränkt zugelassen, wie es auch für andere schuldrechtliche Verträge gilt.

Im Güterfernverkehr ist allerdings eine Sonderbestimmung zu beachten. § 3/I KVO besagt, dass der Beförderungsvertrag zwischen dem Unternehmer und dem "frachtbriefmässigen Absender" des Gutes geschlossen wird. Auch diese Bestimmung enthält keinerlei wesentliche Abweichung zu dem oben dargestellten, vom Schuldrecht umrissenen Vertragsabschluss. Die genannte Vorschrift wurde auf Grund des im § 3/II KVO festgelegten Rechtes des RKB eingefügt. § 3/II KVO dürfte nach Fortfall des RKB nunmehr gegenstandslos sein. Damit ist der Anwendungsbereich des

1) Krien NJW 59/2021.

§ 3/I KVO vor allem bei der verdeckten Stellvertretung zu suchen. Hienach gilt der "Strohmann", der als verdeckter Stellvertreter handelt, als Vertragspartei, wenn er sich im Frachtbrief als Absender bezeichnet. Dies entspricht im übrigen ja nur der Bestimmung des § 164/II BGB, da der Wille im fremden Namen zu handeln in diesem Fall nicht erkennbar war, weil sich der Handelnde im Frachtbrief als Absender bezeichnet hat. Schliesslich ist im Fall der Versendung des Gutes unter Inanspruchnahme eines Spediteurs frachtbriefmässiger Absender der Spediteur.

Abgesehen von diesem Hinweis im Güterfernverkehr auf den "frachtbriefmässigen Absender" kann man also feststellen, dass am Beförderungsschuldverhältnis nur die Vertragsschliessenden, nämlich der Unternehmer und der Auftraggeber beteiligt sind und dass ein Verpflichtungsverhältnis nur zwischen diesen beiden entstanden sein kann. Diese Erkenntnis ist deshalb äusserst wichtig, weil bei der Güterbeförderung meistens an einen am Vertragsabschluss nicht beteiligten Dritten, den Empfänger geleistet wird.

c) Vertrag zu Gunsten eines Dritten

Es wurde bereits oben (I/3) angedeutet, dass der Beförderungsvertrag in diesem Sinne ein berechtigender Vertrag zu Gunsten eines Dritten ist. Die vertragliche Struktur kann insoweit nur von der schuldrechtlichen Seite geklärt werden. Hierbei wird streng zu unterscheiden sein zwischen den Rechten, die dem Empfänger als Dritten zuwachsen auf Grund des Vertragsschlusses, an dem er nicht beteiligt ist, und den verpflichtenden Momenten, die für ihn durch Annahme von Gut und Frachtbrief aus "gesetzlich normiertem Tatbestand" 1) entstehen. Diese allein vom Schuldrecht bestimmte Trennungslinie wird in den handelsrechtlichen und verkehrsrechtlichen Darstellungen meist nicht genügend scharf beachtet. Vorwegzunehmen sind die gesetzlichen Vorschriften, die im Güternahverkehr und Güterfernverkehr einander im wesentlichen gleichen. Die Bestimmungen der §§ 433 - 436 HGB sind in der KVO sinngemäss, insbesondere in § 25/II KVO wiederholt. Zu letzterer Bestimmung sind die §§ 5, 11, 21, 27, 28 und 37 KVO ergänzend heranzuziehen. Dem Empfänger erwächst aus dem Beförderungsvertrag das Recht Übergabe von Gut und Frachtbrief nach Ankunft am Bestimmungsort zu fordern. Dieser Anspruch

1) Es wird hier der von Larenz (vgl. Larenz I S. 25/29) gebrauchten Terminologie bei der Unterscheidung der möglichen Begründungsarten eines Schuldverhältnisses gefolgt. Danach ist neben Schuldverhältnissen aus Rechtsgeschäften, sozialtypischem Verhalten und privatrechtsgestaltender Anordnung der Staatsgewalt der Begriff des Schuldverhältnisses aus gesetzlich normierten Tatbeständen herausgestellt. Hierunter versteht Larenz alle Schuldverhältnisse, die unmittelbar durch die Rechtsordnung als gesetzliche Schuldverhältnisse jedweder Art begründet werden.

ist jedoch mit Hinblick auf das während der Beförderung nach § 433 HGB und § 27 KVO noch erhaltene Verfügungsrecht des Absenders auflösend bedingt. Ihm gegenüber steht die Zahlungsverbindlichkeit des Empfängers auf Grund gesetzlicher Verpflichtung.

aa) Die Rechte des Empfängers sind bei Begründung des Beförderungsschuldverhältnisses durch Versprechensvertrag oder Realkontrakt (s. o.) zur Entstehung gebracht worden, ohne dass es einer Annahme von seiner Seite bedurft hätte. Er hat jedoch aus dem Beförderungsschuldverhältnis nur einzelne Ansprüche erworben, ohne selbst daran beteiligt zu sein; denn die vertragliche Einigung hat der Auftraggeber im eigenen Namen, nicht aber als Vertreter des Empfängers abgeschlossen. Es liegt auch keine Anspruchsabtretung vor, wenn auch das Vertragsergebnis einer solchen fast gleicht. Zur Anspruchsabtretung wäre eine Vereinbarung zwischen Auftraggeber und Empfänger notwendig, nicht aber die hier vorliegende Vereinbarung zwischen Auftraggeber und Unternehmer, durch die der Anspruch auf den Dritten übertragen wird. Hierbei besteht das Recht des Empfängers als Dritten nur in einzelnen Forderungsrechten und enthält nicht die volle Rechtsstellung eines Vertragspartners. Im Schrifttum werden als wichtigste und häufigste Verträge zugunsten eines Dritten stets die Versicherungsverträge bezeichnet. Es mag dahingestellt bleiben, ob das eigentlich richtig ist, wenn man an die im heutigen Verkehrsleben so ausserordentlich oft abgeschlossenen Beförderungsverträge denkt. Die vom BGB getroffene Regelung des Vertrages zu Gunsten eines Dritten trifft in allen Zügen gerade für den Beförderungsvertrag zu. Auch hier erwirbt der Dritte das Recht sofort, jedoch ist sein Rechtserwerb noch nicht endgültig, sondern auf Grund der dem Auftraggeber während der Beförderung erhaltenen Verfügungsfreiheit 1) noch auflösend bedingt. (§ 328/II BGB)

Die im Schuldrecht getroffene Unterscheidung zwischen Deckungsverhältnis und Valutaverhältnis (Zuwendungsverhältnis) kann auch hier angewandt werden 2). Das Deckungsverhältnis oder Grundverhältnis ist der zwischen dem Auftraggeber und dem Unternehmer abgeschlossene Beförderungsvertrag. Etwaige Erfordernisse für Formbedürftigkeit oder realen Abschluss gelten nur für das Grundverhältnis. Ebenso kommt § 333 BGB für den Beförderungsvertrag zur Anwendung. Hienach kann der Dritte das Recht aus dem Vertrag dem Unternehmer gegenüber zurückweisen. Es gilt dann von Anfang an als nicht erworben. Dieses Rechts zur Zurückweisung be-

1) §§ 433 HGB und 27 KVO

2) vgl. Larenz I S. 139. Der Frachtführer kann deshalb nach § 334 BGB Einwendungen (z. B. Nichtigkeit, Anfechtung, Rücktritt u. ä.) aus dem zwischen ihm und dem Absender bestehenden Deckungs- oder Grundverhältnis dem Empfänger als Dritten entgegensetzen. Dagegen kann der Unternehmer aus dem Zuwendungs- und Valutaverhältnis zwischen Absender und Empfänger keine Einwendungen herleiten.

gibt sich der Empfänger jedoch unwiderruflich durch die Annahme von Gut und Frachtbrief. Die Annahme stellt einen rechtsgeschäftlichen Akt dar. Derselbe ist zunächst insoweit als Willensäußerung bzw. Willensbetätigung den Willenserklärungen im weiteren Sinn zuzurechnen 1).

Für den Annehmenden ist deshalb Geschäftsfähigkeit zu fordern. Als Willenserklärung ist die Annahme weiterhin wegen Willensmangels anfechtbar. Zu beachten ist freilich, dass ein Irrtum über die rechtlichen Wirkungen der Annahme keinen Irrtum in der Erklärung darstellt.

Die Annahme ist aber auch Voraussetzung für die Erfüllung des schuldrechtlichen Vertrages zwischen Absender und Unternehmer 2). Unbeschadet der später zu erörternden Frage 3), inwieweit es für die Erfüllung des Beförderungsvertrages einer Mitwirkung des Empfängers bedarf, müssen hier bereits die Voraussetzungen der Annahme als rechtsgeschäftlichen Akt insoweit geklärt werden, als die rechtliche Stellung des Empfängers dadurch betroffen ist.

Die Empfangnahme des Ladescheines oder des Frachtbriefes allein stellt noch keine Annahme dar. Blosser Inverwahrnehmung für den Frachtführer reicht nicht aus; dagegen genügt sicher eine Vereinbarung, dass das Gut zunächst noch beim Frachtführer im Rahmen eines Besitzkonstitutes bleibt, aber schon als abgeliefert gelten soll. Die Annahme unrichtigen Gutes ist selbstverständlich keine Annahme im vorstehenden Sinn 4). Es ist stets erforderlich, dass der Empfänger das Gut behält (und behalten darf) oder dass eine sinngemässe Genehmigung erteilt wird. Damit ist für die Annahme im Sinne des Beförderungsvertragsrechtes - zur Auslösung der an die Annahme geknüpften rechtlichen Wirkungen - eine besondere Einigung

1) Lehmann S. 132/133. Hienach sind zu unterscheiden: Die Willenserklärungen im eigentlichen Sinn, bei denen der Wille durch ein entsprechendes Verhalten geäußert wird, das dem Zweck dient, den Willen kundzutun (Willensäußerungen mit Kundmachungszweck). Das Gesetz bezeichnet aber auch die Willensbetätigungen (Willensäußerungen), die ohne dem Kundgebungszweck zu dienen unmittelbar auf die Verwirklichung des Willens gerichtet sind, als Willenserklärungen. Zu letzteren wird auch die "Annahme von Gut und Brief" in der Regel zu rechnen sein.

2) Nach § 362/I BGB erlischt das "Schuldverhältnis" (gemeint ist die einzelne Schuld), wenn die geschuldete Leistung an den Gläubiger bewirkt ist. Da im Bef.-Schuldverhältnis der Anspruch des Versprechensempfängers (also des Absenders) in der Regel nur durch Leistung an einen Dritten (den Empfänger) erfüllt werden kann, ist mit Ablieferung des Gutes am Bestimmungsort und Annahme durch den Empfänger zugleich der vom Frachtführer zu erbringende Leistungserfolg hergestellt.

3) s. u. II, 4 c - Erfüllung.

4) JW 24/685

zwischen Unternehmer und Absender, die auch stillschweigend oder durch konkludentes Verhalten erfolgen kann, notwendig.

Alle genannten Rechte des Empfängers, insbesondere sein Anspruch nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und Erfüllung der ihn treffenden Verpflichtungen (s. u.), vom Unternehmer die Übergabe von Gut und Frachtbrief zu verlangen 1), sind durch den Beförderungsvertrag begründet worden und werden daher durch diesen aber auch bestimmt und begrenzt. Der Empfänger muss deshalb den Inhalt des Beförderungsvertrages gegen sich gelten lassen und kann insbesondere keine weitergehenden Forderungen geltend machen, als sie im ursprünglichen Beförderungsschuldverhältnis enthalten waren, da er auch nach Annahme von Gut und Frachtbrief nicht Vertragspartei wird. Er kann mit dem Unternehmer insbesondere keine Änderung des Beförderungsvertrages vereinbaren. Andererseits ist er aber auch in keiner Weise aus dem Beförderungsvertrag verpflichtet. Einen verpflichtenden Vertrag zu Lasten eines Dritten kennt das Schuldrecht nicht. Dieser Grundsatz gilt unbeschränkt für das Beförderungsschuldverhältnis.

bb) In diesem Zusammenhang ist auf die den Empfänger nach Annahme von Gut und Frachtbrief, deren Voraussetzungen bereits klargestellt worden sind, treffende Verpflichtung zur Frachtzahlung genau einzugehen. Die Vergütungsleistung des Absenders ist durch den Beförderungsvertrag begründet und wird nach § 641 BGB, der auch für den Beförderungsvertrag gilt, bei Übernahme der Ladung am Bestimmungsort fällig. Die Parteien können selbstverständlich vereinbaren, dass die Fracht bereits bei Aufgabe des Gutes bezahlt wird oder dass die Zahlung in laufender Rechnung erst später erfolgt, wie auch dies sehr häufig der Fall ist.

§ 21/I KVO bestimmt dementsprechend, dass der Absender die Fracht auf den Empfänger überweisen kann. Gleiches ergibt sich für den Güternahverkehr aus § 435 HGB. Die Übergabe des Ladungsgutes kann so von der Befriedigung der Frachtzahlungsforderung durch den Empfänger abhängig gemacht werden. (§ 25/I S. 2 KVO nach ihrem Wortlaut dispositiv und § 435 S. 1 HGB - letztere Bestimmung insoweit ebenfalls abdingbar). Hiedurch wird der Empfänger jedoch nicht Frachtschuldner. Seine Zahlungspflicht gegenüber dem Frachtführer wird ausschliesslich durch das Gesetz (§ 436 HGB und § 25/II KVO) begründet und entsteht durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes. Sie entsteht hiedurch aber auch dann, wenn der Vertrag zwischen Frachtführer und Absender selbst nichtig ist (z. B. wegen Geschäftsunfähigkeit eines Vertragspartners) oder wirksam (wegen Irrtums) angefochten ist 2). Für die Höhe des Entgeltes und für die Beförderungsbedingungen findet § 22/III S. 2 GüKG entsprechende Anwendung.

1) § 435 HGB und § 27/IV KVO

2) Selbstverständlich bedarf in solchen Fällen das Verhältnis Absender - Empfänger (Zuwendungs-Valutaverhältnis s. o.) einer besonderen Abwicklung.

Es handelt sich also um ein Schuldverhältnis begründet durch gesetzlich normierten Tatbestand. Vorschriften über die Entstehung ähnlicher Schuldverhältnisse sind auch im Schuldrecht selbst in den Bestimmungen über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 ff BGB), über die gemeinschaftliche Innehabung eines Rechtes (§§ 741 ff BGB), sowie über die Beziehungen zwischen Gast und Gastwirt (§§ 701 ff BGB) enthalten. In allen Fällen erfolgt unmittelbare Begründung des Schuldverhältnisses durch die Rechtsordnung. Deshalb sind stets, also auch für die Zahlungsverpflichtung des Empfängers, die allgemeinen Vorschriften des Schuldrechts ohne Einschränkung anwendbar. Dabei muss man immer beachten, dass die Zahlungsverpflichtung des Empfängers selbständig und unabhängig vom Beförderungsvertragsabschluss entstanden ist. Der Empfänger haftet nach Annahme von Gut und Frachtbrief als Gesamtschuldner neben dem Absender; denn der Auftraggeber wird durch Übergabe der Ladung an den Empfänger, zu welcher der Frachtführer auch ohne Zahlungsempfang berechtigt ist, nicht von seiner auf dem Beförderungsvertrag beruhenden Pflicht zur Zahlung des Beförderungspreises befreit. Es sind daher auch die schuldrechtlichen Vorschriften über Gesamtschuldverhältnisse uneingeschränkt anwendbar, denn die Verpflichtung der beiden Gesamtschuldner ist inhaltsgleich 1), wenn auch verschieden begründet. Die Zahlung des einen befreit somit den anderen, unbeschadet der zwischen ihnen bestehenden Regelungen, die nach § 426 S. 1 BGB auch eine dem Beförderungsrecht entsprechende Ausgleichung zulassen, sodass gerade im Beförderungsschuldverhältnis für die Bestimmungen der §§ 421 ff BGB weitester Anwendungsbereich vorhanden ist.

2) Rechte und Pflichten der Beteiligten

Ist im vorstehenden Abschnitt über die am Vertrag beteiligten Personen Klarheit geschaffen worden, so muss nunmehr auf ihre Rechte und Pflichten aus dem Beförderungsvertrag näher eingegangen werden. Diese bestimmen sich wie bei allen Schuldverhältnissen sowohl bei den Verträgen des Güternahverkehrs, als auch bei denen des Güterfernverkehrs aus dem rechtsgeschäftlichen Inhalt des Beförderungsschuldverhältnisses. Man wird deshalb zweckmässig auch beim Beförderungsvertrag die wesentlichen Pflichten und Rechte (*essentialia negotii*) und die hinzutretenden ergänzenden Merkmale unterscheiden.

1) Der Empfänger schuldet Zahlung nach Massgabe des Frachtbriefes (§§ 436 HBG und 25/II KVO). Da aber, wie bereits oben in Z. 1a ausführlich begründet, der Vertrag stets den Inhalt des Frachtbriefes bestimmt, richtet sich die Zahlungsverpflichtung des Empfängers inhaltlich ebenso wie die des Absenders nur nach dem Beförderungsvertrag. (Für den Fall der Nichtigkeit, Anfechtung - s.o.).

a) Wesentliche Verpflichtungen

Sie bestehen für den Unternehmer in der Beförderung des Gutes und für den Auftraggeber in der Bezahlung der Vergütung. Damit ist das Mindestmass von Rechtsfolgen umrissen, welche die Einstufung des Vertrages als konkretes Rechtsverhältnis bestimmt. Ein untrennbarer Bestandteil der beiden genannten Hauptverpflichtungen ist der in § 242 BGB enthaltene Grundsatz, wonach der Schuldner verpflichtet ist, die Leistung so zu bewirken, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. Die im § 346 HGB genannte kaufmännische Verkehrssitte ist die handelsrechtliche Erweiterung dieser bürgerlichrechtlichen Bestimmung. Der in diesen Vorschriften zum Ausdruck kommende allgemeine Rechtsgedanke, gilt natürlich in vollem Umfang auch für die am Beförderungsvertrag Beteiligten. Alle Modalitäten der Leistungsbewirkung fallen hierunter. Der Grundsatz von Treu und Glauben entfaltet seine Kraft in vollem Masse für das Beförderungsschuldverhältnis. Er überragt die mannigfaltigen Sonderbestimmungen als objektiv bestimmter Masstab, der von allen Beteiligten zu beachten ist. Nur nach Treu und Glauben ist der Umfang der schuldnerischen Verpflichtung ebenso abzugrenzen, wie der Anspruch des Gläubigers. Es bedurfte daher auch in den massgebenden Bestimmungen der KVO und des HGB keines besonderen Hinweises hierauf. An einzelnen Stellen kommt der Rechtsgedanke jedoch besonders deutlich zum Ausdruck. Wenn in § 32 KVO die Kosten für die Aufwendungen und Bergungen zur Abwendung oder Minderung eines drohenden Schadens zu Lasten des Unternehmers gehen, so ist dies nur ein Ausdruck dieser allgemeinen Grundsätze des Schuldrechts, wie sie in § 242 BGB und dem hiermit im engsten Zusammenhang stehenden § 254 BGB enthalten sind. Die Verpflichtung, dass der Unternehmer alle ihm zumutbare Sorgfalt aufzuwenden hat, um das Gut im besten Zustand an den Bestimmungsort zu bringen, konnte ebenso unmittelbar aus § 242 BGB abgeleitet werden.

b) Gesetzliche Ergänzungspflichten

Die in den mannigfaltigen Sondervorschriften enthaltenen Ergänzungspflichten (nach der im Schrifttum vorherrschenden Terminologie als "naturalia negotii" zu bezeichnen) sind für das Beförderungsschuldverhältnis besonders umfangreich. Hierunter fallen u. a. Benachrichtigungspflichten des Unternehmers bei unterwegs auftauchenden Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen, die Vorschriften über Lieferfristen, über Verpackung, Regelung der Nachzahlungsansprüche, um die wichtigsten zu nennen. Besonders eingehend sind solche gesetzlichen Ergänzungspflichten für den Güterfernverkehr in der KVO geregelt. Grundsätzliche Unterschiede zum Güternahverkehr liegen hier allerdings nicht vor, ausser dass die entsprechenden Bestimmungen im Bereich des letzteren meist abdingbar sind. So entsprechen sich die in § 437/I HGB und § 28 KVO enthaltenen Benachrichtigungspflichten für den Unternehmer im Güternahverkehr und im Güterfernverkehr. Die in § 18 KVO

aufgenommenen Bestimmungen über Verpackung, Zustand und Bezeichnung des Gutes dagegen kommen in dieser Detailierung nur im Güterfernverkehr zur Anwendung. Für die vorschriftsmässige Verpackung, die sich aus Art und Dauer der Beförderung ergibt, hat der Absender zu sorgen. An die Verletzung dieser Pflicht knüpft das Gesetz in § 18 KVO weitgehende Folgen. Dass im Güternahverkehr derart ausführliche Bestimmungen fehlen, ist wohl auf den räumlich beschränkten Wirkungskreis (50 km Nahverkehrszone) zurückzuführen. Ergänzend wird hier jedoch § 346 HGB eingreifen, sodass man, auch wenn sich die Parteien nicht dem § 5 AGBN unterworfen haben, zu ähnlichen Ergebnissen kommen wird, wie im Güterfernverkehr.

Weiter ergibt sich aus den Bestimmungen über die Lieferfrist in § 26 KVO, dass der Beförderungsvertrag im Güterfernverkehr ein Fixgeschäft im Sinne der §§ 361 BGB bzw. 376 HGB ist. Zu beachten ist hier freilich, dass die Rechtsfolgen einer Überschreitung der Lieferfrist in § 31/I a KVO abschliessend geregelt sind und dass daneben nicht Rücktritt vom Vertrag und Schadensersatz wegen Nichterfüllung nach §§ 361 BGB, 376 HGB verlangt werden kann. Die Verpflichtung die Lieferfrist einzuhalten, ist aber auch mit der Berechtigung für den Unternehmer verbunden, die Lieferfrist voll auszunützen.

Auch dann wenn eine schnellere Beförderung in kürzerer Zeit möglich gewesen wäre, hat der Unternehmer den Beförderungsvertrag doch erfüllt, wenn er das Gut innerhalb der Beförderungsfristen des § 26 KVO an den Bestimmungsort gebracht hat. Wenn er eine etwaige Verzögerung innerhalb der Lieferzeit des § 26 KVO zu vertreten hätte, so kann hieraus keinerlei Ersatzanspruch des Austraggebers abgeleitet werden. Im Güternahverkehr bestimmen sich Lieferzeit und Rechtsfolgen der Überschreitung aus §§ 428/I und 429/I HGB. Abgesehen von dem nachgiebigen Charakter dieser Rechtssätze tritt an Stelle der Lieferfristen des § 26 KVO der Ortsgebrauch. Auch insoweit liegt ein Fixgeschäft i. S. der §§ 361 BGB und 376 HGB vor, sodass auf das oben Gesagte verwiesen werden kann.

In diesem Rahmen ist auch auf die Frachtnachzahlungs- und Frachterstattungsansprüche einzugehen, die für den Güterfernverkehr in § 23 KVO besonders geregelt sind. Da die gleichen Ansprüche ebenfalls in § 23 GüKG aufgenommen worden sind, muss zunächst klargestellt werden, dass die Anspruchsentstehung als solche ausschliesslich in der KVO begründet ist und schuldrechtlichen Inhalt hat. Die Bestimmungen des § 23/I und II GüKG begründen nicht den Frachtnachzahlungs- bzw. Frachterstattungsanspruch als solchen, sondern sind die öffentlich-rechtliche Verpflichtung, den privat-rechtlichen Anspruch des § 23 KVO gegen den Schuldner geltend zu machen und durchzusetzen. 1)

Auch der Übergang der hieraus entstehenden Forderungen auf die Bundesanstalt

1) vgl. Hein Anm. 1 zu § 23

für den Güterfernverkehr 1) ist öffentlich-rechtlichen Ursprungs. In den Folgen gleicht er freilich einer in § 412 BGB geregelten Abtretung des Berechtigten an die Bundesanstalt.

Sowohl bei den Frachtnachzahlungsansprüchen als auch bei der Frachterstattung handelt es sich um den Unterschiedsbetrag zwischen dem richtigen Tarifentgelt und dem von den Beteiligten tatsächlich vereinbarten Betrag. Während aber der Frachtnachzahlungsanspruch des Unternehmers sich aus dem Beförderungsvertragsverhältnis bestimmt, (wenn auch unterschiedlich begründet) 2), handelt es sich bei dem Erstattungsanspruch des Frachtzählers bei schuldrechtlicher Betrachtungsweise um einen Bereicherungsanspruch 3). Danach kann dem Nachzahlungsanspruch des Unternehmers sicher der Einwand des § 818/III BGB nicht entgegengesetzt werden. Für den Erstattungsanspruch des Frachtzählers wird zunächst durch § 23/II GüKG letzter Satz der Einwand des § 817 Satz 2 BGB abgeschnitten. Die Berufung auf § 818/III BGB (Wegfall der Bereicherung) wird für den die tarifwidrig erhöhte Fracht vereinnahmenden Unternehmer durch § 819/II BGB ausgeschlossen, da nach den Ausführungen in I/2 (s.o.) jede vom Tarif abweichende Frachtberechnung einen Verstoß gegen gesetzliche Verbote darstellt. Im Güternahverkehr entbehrt der Frachtnachzahlungs- bzw. -erstattungsanspruch einer besonderen Formulierung. Auf die öffentlich rechtlichen Folgen des Tarifverstosses im Güternahverkehr (Bussgeldverfahren bzw. Rücknahme der Erlaubnis) ist hier nicht einzugehen. Die Nachzahlungs- und Erstattungsansprüche sind daher nach schuldrechtlichen Grundsätzen abzuwickeln. Nach § 84 GüKG Satz 2 i.V. mit § 22 GüKG bleibt die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages auch hier vom Tarifverstoß unberührt. Die Richtsätze des GNT sind daher die taxmäßige Vergütung i.S. des § 632 BGB. Der Frachtnachzahlungsanspruch des Unternehmers ist daher der Erfüllungsanspruch gegen den nicht vollständig erfüllenden Auftraggeber, während der Erstattungsanspruch des Auftraggebers 4) nach den oben dargestellten Bestimmungen des Bereicherungsrechts abzuwickeln ist.

c) Parteibestimmungen

Auch im Beförderungsschuldverhältnis besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass

1) § 23/I S. 2, II S. 2 und III GüKG

2) je nachdem, ob er sich gegen Absender oder Empfänger richtet (s.o.)

3) Anderer Ansicht teilweise Guelde Anm. 2 zu § 23, der den Erstattungsanspruch nicht als Bereicherungsanspruch, sondern als Vertragsanspruch ansieht. Dogmatisch richtig kann auf Grund von § 22/III S. 2 GüKG aber nur davon ausgegangen werden, dass - soweit die tarifwidrige Entgeltserhöhung reicht - eben ohne Rechtsgrund geleistet wurde und Ausgleich nach den schuldrechtlichen Vorschriften des Bereicherungsrechts erfolgen muss.

4) bzw. des Frachtzählers

die Parteien willkürliche Abweichungen und Ergänzungen der regelmässigen gesetzlichen Ausgestaltung des Beförderungsvertrages vereinbaren. Freilich ist die Freiheit der Aufnahme solcher "accidentalia negotii" besonders im Bereich des Güterfernverkehrs eingeschränkt. Ausgeschlossen ist sie jedenfalls nicht. Auch diese gewillkürten Nebenbestimmungen werden grundsätzlich Gegenstand des Beförderungsvertrages und es kommt hierüber nicht etwa ein gesonderter Vertrag zustande. Trotz aller Einschränkungen ist es nicht möglich die vorhandenen Ergänzungen und Abweichungsmöglichkeiten aufzuzählen. Auf die wichtigsten Nebenbestimmungen, nämlich Vereinbarungen über Beladung und Entladung muss jedoch eingegangen werden. Die Be- und Entladungspflichten sind in ihrem Umfang und Begründung nicht unbestritten und daher näher zu untersuchen. Zunächst ist auf die gesetzliche Regelung zu verweisen.

Im Güternahverkehr bestimmt § 12/II GNT:

"Für die ortsübliche Mithilfe beim Be- und Entladen wird ein Entgelt nicht berechnet. Werden darüber hinausgehende Ladearbeiten vereinbart, so sind sie angemessen zu vergüten". Damit sind die bisher nur in den allgemeinen Beförderungsbedingungen (AGNB) 1) enthaltenen Grundsätze für den Güternahverkehr allgemein verbindlich geworden. Daraus ergibt sich, dass grundsätzlich Be- und Entladearbeiten nicht Teil des Beförderungsvertrages sind, aber in diesen aufgenommen werden können. Unter ortsüblicher Mithilfe beim Be- oder Entladen wird man das Öffnen und Schliessen der Bordwände, die Befestigung der Ladung und eine entsprechende Mithilfe bei Beladung von Stückgütern annehmen können. Die Grenzen der Mitwirkungspflicht des Unternehmers sind freilich flüssig und lassen sich nicht abschliessend festlegen.

Aber auch für den Fernverkehr enthält die KVO keine alle Zweifelsfragen ausschliessende Regelung. § 17/I KVO stellt zwei Grundsätze auf: Stückgüter sind vom Unternehmer zu verladen und Ladungsgüter (also Wagenladungen) sind vom Absender zu verladen. Dagegen fehlt - abweichend von der EVO - 2) eine Regelung für die Entladung. Hieraus wird verschiedentlich gefolgert, dass die in § 17/I KVO enthaltenen Ladungsbestimmungen auch für das Entladen entsprechend anzuwenden sind 3). Dem kann keinesfalls - schon mit Rücksicht

1) § 6 AGNB - siehe Anhang II

2) § 75/IX EVO: Ob die Güter von der Eisenbahn oder vom Empfänger auszuladen sind, bestimmt der Tarif, soweit nicht diese Ordnung Vorschriften darüber enthält, oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender oder dem Empfänger und der Eisenbahn getroffen ist. Eine mit dem Absender getroffene Vereinbarung muss aus dem Frachtbrief ersichtlich sein.

3) Hein, Kraftverkehrsordnung Anm. 1 zu § 17: Hienach wären Beladen und Entladen als gleiche Ladungsvorgänge anzusehen. Hein hat deshalb keine Bedenken § 17/I KVO auf das Entladen entsprechend anzuwenden.

auf die sich daraus ergebenden einschneidenden Folgen in den Haftungsfragen - gefolgt werden. Gerade deshalb weil die KVO in diesem Punkt der älteren EVO nicht folgt und keinen Hinweis enthält, dass § 17 KVO auch für die Entladung Anwendung findet, kann und muss geschlossen werden, dass die Bestimmungen des § 17/I KVO eben für die Entladung im Güterfernverkehr nicht zur Anwendung kommen 1). Man muss sich also betreffs der Entladung darauf beschränken, den Begriff der "Auslieferung" in § 29 KVO richtig auszulegen 2). Unter Auslieferung im Sinne des Frachtrechtes kann hienach nur der Akt verstanden werden, durch welchen der Frachtführer den ihm zum Zwecke der Beförderung übertragenen Gewahrsam am Frachtgut nach Beendigung der Beförderung mit Zustimmung des Empfängers, die nicht nur ausdrücklich, sondern auch durch konkludente Handlung erfolgen kann, wieder aufgibt 3). Die Auslieferung ist deshalb ein rechtsgeschäftlicher Akt, der die Mitwirkung des Empfängers ("Annahme") erfordert. Die bereits besprochenen Voraussetzungen für die Annahme 4) kommen daher auch sinngemäss zum Tragen. Es genügt also zur Ablieferung noch nicht die Benachrichtigung des Empfängers nach Ankunft des Gutes oder die Bereitschaft des letzteren zur Übernahme der Ladung. Es kommt wieder darauf an, dass der Empfänger die Möglichkeit hat, tatsächlich die Gewalt über das Gut auszuüben und eine entsprechende Einigung über die Ablieferung besteht. Jedoch bedarf die Ablieferung nicht unbedingt einer körperlichen Inbesitznahme durch den Empfänger. Es genügt das Anfahren an der Laderampe des Empfängers und Zuziehung von einem seiner Leute zum Entladen 5). Die Ablieferung ist also vollzogen mit dem Anfahren des Gutes und der Bereiterklärung des Empfängers zur Annahme. Das eigentliche Abladen des Gutes gehört daher nicht mehr zu den Aufgaben des Unternehmers. Ebenso ist der Begriff der Ablieferung in § 429/I HGB auszulegen. Wenn der Unternehmer also darüberhinausgehende Be- und Entladepflichten übernimmt, so handelt es sich hienach um Nebenleistungen, die aber und das ist wichtig festzuhalten, als willkürliche Parteibestimmungen Teil des Beförderungsvertrages werden. Im Güterfernverkehr bedarf es freilich hierzu noch, dass diese Vereinbarun-

Ebenso Weigelt: Güterfernverkehr, Beladen und Entladen, Erl. 1 Bl. 2

W. meint ausserdem, dass die KVO ja grundsätzlich der EVO folge und deshalb auch § 17/I nach diesem Vorbild auf das Entladen anzuwenden sei.

1) so auch Guelde - Vorbem. zu § 17

2) Hiebei ist auch die Terminologie in den §§ 11/II ff und 33 b KVO, sowie die Überschrift über § 17 KVO zu beachten, wonach zwischen Beladen, Verladen und Ausladen zu unterscheiden ist. Das Ladegeschäft - Beladen und Entladen - ist also vom Begriff "betriebssichere Verladung" (Befestigung, Vertauen der Ladung usw.), für die stets der Unternehmer verantwortlich ist, scharf zu trennen.

3) vgl. Guelde Anm. 8 zu § 29; Hinweis auf RG 108/55; 112/342; 114/313.

4) siehe oben 1c/aa

5) NJW 55/1322

gen, damit sie für den Unternehmer verpflichtend sind, nach § 11/II f KVO in den Frachtbrief eingetragen sind. Dagegen ist der sog. Wagentstellungsvertrag kein Teil des Beförderungsvertrages und kann auch durch gewillkürte Parteibestimmung nicht in den Vertrag aufgenommen werden. Für den Fernverkehr ist er in § 14 KVO geregelt. Jedoch gilt auch für den Güternahverkehr nichts abweichendes. Bei diesem Wagentstellungsvertrag handelt es sich um einen völlig unabhängigen Vertrag, der neben dem eigentlichen Beförderungsvertrag besteht. Wird der Wagentstellungsvertrag nicht erfüllt, so können die Parteien keinerlei Ansprüche auf den Abschluss eines Beförderungsvertrages geltend machen oder Haftungsansprüche des Beförderungsvertragsrechtes durchsetzen. Daraus ergibt sich, dass Beginn und Ende des Be-/Entladens und Annahme des Gutes zur Beförderung bzw. Auslieferung an den Empfänger sich gegenseitig nicht zu decken brauchen. Dies ist in jedem Einzelfall an Hand der Parteibestimmungen zu ermitteln. Die Frage, ob und inwieweit das Ladegeschäft als Nebenleistung Teil des Beförderungsvertragsverhältnisses geworden ist, hat aber besondere Bedeutung für die im folgenden zu erörternden Haftungsbestimmungen.

3) Haftung des Unternehmers

a) Die allgemeinen schuldrechtlichen Regeln des Schadensersatzrechtes

Es entspricht einer alten Erkenntnis der Römer, die in den Sätzen "casus a nullo praestantur" oder positiv ausgedrückt "casum sentit dominus" zum Ausdruck kommt, dass bei weitem nicht immer für jeden Schaden, der irgend jemand einmal zustoßt, ein anderer haftet, d.h. ersatzpflichtig wird. Es besteht aber andererseits in der modernen Rechtsentwicklung in immer steigenderem Masse die Tendenz dafür Sorge zu tragen, möglichst viele Schadensfälle auf privatrechtlicher Ebene durch Pflichtversicherung und durch Verschärfung der Haftungsvorschriften auszugleichen. Es ist daher nur selbstverständlich, dass diese Entwicklung auch im Transportrecht, wo mit ganz besonderen Gefahrenquellen zu rechnen ist, ihren Niederschlag gefunden hat und im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs zu einer besonderen Gestaltung der durch den Beförderungsvertrag begründeten Unternehmerhaftung geführt hat.

Vorwegzunehmen ist auch hier, dass die allgemeinen schuldrechtlichen Grundsätze über Schadenshaftung weitgehend unberührt bleiben. Damit ist vor allem klargestellt, dass es zur Begründung einer Ersatzpflicht stets eines rechtlich fundierten Entstehungsgrundes bedarf. Die Entstehungsgründe sind in unserer Rechtsordnung an mannigfaltigen Stellen eingebaut und lassen sich, soweit sie hier in Frage kommen, in drei Gruppen einteilen:

1. Schadensersatzverpflichtungen aus unerlaubter Handlung (deliktische Haftung),
2. Schadensersatzverpflichtung aus Verletzung von Forderungsrechten (vertragliche Haftung),
3. Gefährdungshaftung (völlig zu unrecht sehr häufig unter dem Oberbegriff "unerlaubte Handlung" erfasst).

Während die Haftung in den beiden ersten Fallgruppen auf dem Verschuldensprinzip aufgebaut ist, sodass der Schuldner normalerweise nur für Vorsatz und Fahrlässigkeit einstehen muss, ist die Gefährdungshaftung aus dem sozial verfeinerten modernen Rechtsempfinden entstanden, wonach es in bestimmten Lagen angebracht ist, dass derjenige, der einen für die Allgemeinheit gefahrenbringenden Betrieb unterhält, für den daraus entstehenden Schaden grundsätzlich ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden zu haften hat.

Zweck der Schadensersatzpflicht ist es im Bereich des Güterkraftverkehrs ebenso, wie auf allen anderen Gebieten des Rechtsverkehrs, Ausgleich für einen Schaden zu schaffen, wobei für die Auslegung des vieldeutigen Wortes "Schaden" auf die im schuldrechtlichen Schrifttum gebrauchten Definitionen zu verweisen ist. Unter diesen Schadensbegriff fallen hienach jegliche Nachteile, die jemand durch eine bestimmte Einwirkung auf seine Güter, seinen Körper, Gesundheit, Vermögen, Rechte, immaterielle Güter u. a. erleidet.

Es ist verständlich, dass für das hier zu behandelnde vertragliche Transportrecht in erster Linie auf den reinen Vermögensschaden in seinen beiden Alternativen als "damnum emergens" (positive Einbusse an Vermögensgütern) und "lucrum cessans" (Entgang einer Vermögensmehrung) einzugehen ist.

Grundsätzliche Notwendigkeit für jede Schadensersatzverpflichtung ist weiter, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen der verletzenden Handlung und dem eingetretenen Schaden besteht. Das Privatrecht hat zur Einschränkung des natürlichen Ursachenbegriffes, der durch allzu weite Ausdehnung der Verantwortlichkeit auch zu unbilligen Ergebnissen führt, die Lehre vom adaequaten Kausalzusammenhang geschaffen; diese gehört zu jenen fundamentalen schuldrechtlichen Grundsätzen, die auch für die Haftung des Transportunternehmers stets zu berücksichtigen sind. Damit ist nur erneut zum Ausdruck gebracht, dass im Rahmen des Beförderungsvertragsverhältnisses die Schadensschuld ohne die schuldrechtlichen Normen des bürgerlichen Gesetzbuches nicht abgewickelt werden kann.

Das gilt weiterhin in ganz besonders hohem Masse für den in § 254 BGB enthaltenen Rechtsgrundsatz über den Ausgleich eines Mitverschuldens des Geschädigten. Die Culpakompensation dieser schuldrechtlichen Vorschrift mit ihren drei Tatbeständen (unmittelbare Mitwirkung seitens des Geschädigten, Verschweigen der Gefahr, Unterlassung von Gegenmassregeln) hat nicht nur in den Sondervorschriften des

HGB und der KVO an vielen Stellen einen unmittelbaren Ausdruck gefunden, sondern sie ist darüber hinaus für fast jede Schadensabwicklung im Gütertransportrecht heranzuziehen. Nicht mindere Bedeutung haben schliesslich die ebenfalls im Schuldrecht entwickelten Grundsätze über Vorteilsausgleichung und Liquidation des Drittschadens.

Freilich darf hieraus nicht gefolgert werden, dass für die mit der Haftung des Transportunternehmers verbundenen Probleme den Sondervorschriften nur untergeordnete Bedeutung beikommt. Soweit allerdings die Haftung aus sogenannten unerlaubten Handlungen (im Sinne eines schuldhaften Verstosses gegen eine allgemeine Verhaltensnorm) abgeleitet wird, sind ausschliesslich die §§ 823 und 831 BGB anzuwenden. Die im HGB und in der KVO enthaltenen Einschränkungen und Erweiterungen der Haftung für Forderungsverletzung aus dem Beförderungsvertrag, sei es nach dem Prinzip des Verschuldens oder der Garantiehaftung (Gefährdungshaftung), bleiben in soweit ausser Betracht.

Selbstverständlich werden, wenn ein Beförderungsvertrag nur erst wirksam zustande gekommen ist, die Schadensansprüche aus unerlaubter Handlung auch fast immer den Tatbestand der Vertragsverletzung erfüllen. In diesen Fällen bestehen die beiden Ansprüche nebeneinander und können unabhängig voneinander geltend gemacht werden, wobei freilich die Befriedigung des einen auch zum Erlöschen des anderen Anspruches führt. Es handelt sich hier um einen Fall der Anspruchskonkurrenz und nicht um Gesetzeskonkurrenz, bei der etwa die Deliktvorschriften durch schuldrechtliche Sonderbestimmungen verdrängt würden. Der Abschluss des Beförderungsvertrages kann die allgemeine Rechtspflicht, die durch die unerlaubte Handlung verletzt wird, nur verstärken, nicht aber sie beseitigen¹⁾. Dies gilt für den Beförderungsvertrag umso mehr, da die Sondervorschriften der Vertragshaftung grundsätzlich Verschärfungen enthalten und nicht etwa wie im Falle der Leihe (§ 599 BGB) oder der Verwahrung (§ 690 i. V. mit § 277 BGB) die Haftung mildern. Falls der Transportunternehmer daher nach der Delikthaftung der §§ 823/831 BGB heranzuziehen ist, muss auch hinsichtlich der Art und Weise des zu leistenden Schadensersatzes ausschliesslich nach den Bestimmungen der §§ 249 ff BGB verfahren werden.

Hiedurch ist der mit dem Haftungsumfang verbundene Fragenkreis angeschnitten. Soweit die hienach grundsätzlich in der Form der Naturalrestitution zu leistende Schadensersatzverpflichtung in den Sonderbestimmungen des HGB und der KVO modifiziert ist, gilt dies nur für die durch den Beförderungsvertrag begründete Unternehmerhaftung. Es handelt sich hierbei um das notwendige Gegenstück der in den genannten Vorschriften enthaltenen Verschärfung der vertraglichen Haftung. Dies entspricht nur den üblichen allgemeinen Grundsätzen, mit Haftungserwei-

1) RG 88/433 - Grundsatzentscheidung vom 13.10.1916

terung einerseits eine Begrenzung der Schadensersatzverpflichtung ihrem Umfang nach andererseits zu verbinden.

Damit ist das Kernproblem des Schadensersatzrechtes für den Güterkraftverkehr bereits angedeutet, welches darin besteht, dass für die Sektoren des Güternah- und Güterfernverkehrs unterschiedliche Haftungsverschärfungen bzw. -einschränkungen (Ausschlüsse) für die aus dem Beförderungsvertrag abzuleitende Unternehmerhaftung bestehen. Die beiden gemeinsame Grundlage ist die privatrechtliche Vorschrift des § 26 GüKG, die unmittelbar für den Güterfernverkehr und auf Grund der Verweisungen der §§ 85 und 94 GüKG auch für den allgemeinen Güternahverkehr und Güterliniennahverkehr gilt. Hienach kann der Unternehmer "die ihm nach den gesetzlichen Vorschriften oder Beförderungsbedingungen (§ 20) obliegende Haftung durch Vertrag weder ausschliessen noch beschränken". Wie sich aus dem Wortlaut ergibt, ist diese Bestimmung gleichermassen auf die Vorschriften des BGB als auch auf die Sonderbestimmungen des HGB und der KVO anzuwenden. Daraus folgt insbesondere, dass § 276/II BGB grundsätzlich unberührt bleibt, was für den Güterfernverkehr unten im einzelnen noch zu behandeln sein wird. Damit stellt § 26 GüKG für den Beförderungsvertrag eine zusätzliche Verklammerung zwischen schuldrechtlichen bzw. allgemeinen Vorschriften und Sondervorschriften des Haftungsrechts in HGB und KVO dar.

b) Das Verschuldensprinzip im Güternahverkehr

Die gesetzlichen Sonderbestimmungen für die vertragliche Haftung des Frachtführers im Güternahverkehr sind auch heute noch ausschliesslich in den §§ 429 bis 432 HGB enthalten, da der neugeschaffene GNT bisher nur Frachtpreisbestimmungen, nicht aber allgemeine Beförderungsbedingungen enthält. Der Frachtführer haftet nach § 429/I HGB "für den Schaden der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, es sei denn, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruhen, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten".

Wie sich hieraus klar ergibt, hat der Unternehmer im Güternahverkehr entsprechend dem allgemeinen Schuldrecht nur für sein Verschulden einzustehen, wobei allerdings die Beweislast zu seinen Ungunsten umgekehrt ist. Dies bedeutet, dass zunächst der Absender oder Empfänger, der Schadensansprüche geltend macht, beweisen muss, dass ihm ein Schaden im Sinn des § 429/I HGB entstanden ist. Der Frachtführer kann dann nur den Entlastungsbeweis in der Verschuldensfrage führen und klarstellen, dass ihn für die Schadensursache kein Verschulden trifft, da er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gehandelt hat. Dieses Verfahren ist letztlich nur ein verstärkter Ausdruck des Rechtsgrundsatzes in § 282 BGB. Die Haftungsbestimmungen im Güternahverkehr sind somit entsprechend der schuldrechtlichen Struktur nach dem Verschuldensprinzip aufgebaut. Das HGB ist damit

grundlegend von dem früheren ADHGB abgewichen, das eine Haftung des Unternehmers bis zur höheren Gewalt vorgesehen hat. Auch die Vorschrift des § 431 HGB, wobei der Frachtführer "ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausübung der Beförderung bedient, im gleichen Umfang zu vertreten hat, wie eigenes Verschulden", deckt sich im wesentlichen mit der im § 278 BGB normierten Verpflichtung für den Erfüllungsgehilfen auch ohne eigenes Verschulden einzustehen. Im Zweifel wird lediglich zu folgern sein, dass hier der Begriff "seine eigenen Leute" weiter auszulegen sein wird, als der "Erfüllungsgehilfe" im § 278 BGB. Im übrigen ist die Haftung nach § 431 HGB ebenso abdingbar, wie die nach § 278 BGB.

Es ist daher nicht einzusehen, warum der Unternehmer im Güternahverkehr bei der Art und Höhe des zu leistenden Schadenersatzes nicht den allgemeinen schuldrechtlichen Bestimmungen unterliegt, sondern nach § 430 HGB bei Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes nur nach Massgabe des gemeinen Handelswertes Ersatz zu leisten hat. Es bleibt also für die Schadensersatzleistung des haftenden Unternehmers in soweit nicht nur der individuelle Wert der beförderten Gegenstände, sondern insbesondere auch der entgangene Gewinn ausser Betracht. Diese nach Wegfall der Zufallhaftung im früheren ADHGB völlig unverständliche Bevorzugung des Güternahtransportunternehmers ist nur ein Zeichen dafür, wie angebracht de lege ferenda eine Neuregelung des Beförderungsvertragsrechtes wäre, die mindestens mit ihren Grundzügen in das zweite Buch des BGB aufgenommen werden sollte.

Dagegen ist bei Überschreitung der Lieferfrist, sowie bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Unternehmers und seiner Leute (§ 430/III, § 431 HGB i. V. mit § 276/II BGB) der Schadensersatz ausschliesslich nach den schuldrechtlichen Bestimmungen der §§ 249 ff BGB in unbeschränkter Höhe zu leisten. Die bedingte Haftung des Unternehmers für Verlust oder Beschädigung von Kostbarkeiten in § 429/II HGB ist dagegen nur ein Ausdruck des Rechtsgrundsatzes in § 254 BGB und stimmt somit mit den schuldrechtlichen Bestimmungen ebenfalls voll überein.

Es war daher durchaus verständlich, dass versucht wurde im Wege allgemeiner Geschäftsbedingungen die oben dargestellte Bevorzugung bei der Begrenzung der Schadensersatzleistung wieder einzudämmen. In den allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB) wurden die Haftungsbestimmungen daher nicht den Vorschriften des HGB in den §§ 429 bis 431 angepasst, sondern es wurde eine Art von Gefährdungshaftung 1) geschaffen, die weitgehend mit den Bestimmungen der KVO übereinstimmt. Die §§ 14 bis 18 der AGNB verteilen gegenüber der HGB-Verschuldenshaftung das Risiko sicher zweckmässiger zwischen Auftraggeber und Unternehmer. Infolge der weitgehenden Übereinstimmung der hier in Frage kommenden Bestimmungen der

1) hier besser als "Garantiehaftung" zu bezeichnen (s. u. - c)

AGNB mit der KVO wird für die Einzelheiten auf die unten erläuterten KVO-Haftungsvorschriften verwiesen. Es muss jedoch unter Bezugnahme auf die Ausführungen über die allgemeinen Geschäftsbedingungen (s. u. III/1) noch besonders hervorgehoben werden, dass es einer ausdrücklichen Unterwerfung der Beteiligten unter die nicht allgemein verbindlichen AGNB bedarf. Hier wird besonders bei der Haftungsfrage infolge des grundsätzlichen Abweichens der AGNB von der gesetzlichen Regelung des HGB ein äusserst strenger Masstab anzulegen sein.

c) Die Garantiehaftung im Güterfernverkehr

Die vertragliche Haftung des Güterfernverkehrsunternehmers ist in §§ 29 ff KVO geregelt. Auch hier bleibt, wie bereits ausgeführt, seine deliktische Haftung aus §§ 823 und 831 BGB unberührt. § 29 KVO legt die Haftungsverpflichtung des Transportunternehmers im Güterfernverkehr grundsätzlich wie folgt fest:

"Die Unternehmer ersetzen alle an den beförderten Gütern aller Art einschliesslich lebenden Tieren entstandenen direkten Schäden und Verluste durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle (das sind schadensverursachende Ereignisse, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang der Güterbeförderung mittels Kraftfahrzeug stehen), sowie Schäden die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entstehen."

Hieraus ergibt sich, dass die Haftung im Güterfernverkehr gegenüber dem Verschuldensprinzip der §§ 429 ff HGB nach dem Gefährdungsprinzip erweitert ist. Es handelt sich jedoch ebenfalls um eine Vertragshaftung, die stets den Abschluss des Beförderungsvertrages voraussetzt. Aus diesem Grunde ist hier auch die Bezeichnung Garantiehaftung gewählt, da gerade für die Hauptanwendungsbereiche der Gefährdungshaftung im üblichen Sinn (z.B. die Haftung des Kraftfahrzeughalters nach dem Strassenverkehrsgesetz) - abweichend von den KVO - Vorschriften - die Verantwortlichkeit des Unternehmers generell und unabhängig von jeglichen Vertragsverhältnissen für die im Betrieb begründeten Gefahren besteht. Die infolge des Gefährdungsprinzips notwendigen Haftungseinschränkungen dem Grund und der Höhe nach sind weiterhin in den §§ 30 ff KVO geregelt. Zusammenfassend werden daher nach Massgabe des vorstehenden ersetzt: Der unmittelbare am beförderten Gut durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle hervorgerufene Schaden, sowie die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes entstandenen Schäden. Hierfür haftet der Unternehmer ohne Entlastungsmöglichkeit 1). Das in § 29 KVO ge-

1) Auch aus § 18 KVO kann der Frachtführer grundsätzlich dagegen keine Einwendungen etwa des Inhalts herleiten, der Absender hätte das Gut mit einer Verpackung versehen müssen, die gegen besondere Witterungseinflüsse Schutz bietet. BGH - Urteil vom 19.11.1959 - II ZR 78/58

brauchte Wort "direkt", bezieht sich nicht auf den Ursachenzusammenhang, sondern weist auf den Ersatz des "unmittelbaren Schadens" im Sinne der schuldrechtlichen Terminologie hin. Diesen "direkten Schäden" stellt die KVO in § 31 "andere Vermögensschäden" gegenüber. Als solche werden in § 31/I bezeichnet:

Schäden die dem verlegungsberechtigten Absender oder Empfänger im Zug der Beförderung des Gutes entstanden sind

- a) durch Überschreiten der Lieferfrist
- b) durch Falschablieferung
- c) durch schuldhaft nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrages
- d) durch Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen.

Hieraus darf nun keinesfalls gefolgert werden, dass es sich in soweit um Ersatz eines "mittelbaren Schadens" handelt, der in Verbindung mit den in § 29 KVO bezeichneten Schäden steht. Die in § 31 KVO aufgezählten Haftungsgründe sind selbständiger Art und unabhängig von den Güterschäden im Sinne des § 29 1). Die in § 31/I a, b und d genannten Haftungsgründe beruhen ebenfalls auf dem Gefährdungsprinzip. Dagegen bedeutet die in c genannte "schuldhaft nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrages" eine Haftung für verschuldete Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages und ist in soweit eine Ausnahme von dem Gefährdungsprinzip der Haftungsbestimmungen der KVO. Der Anwendungsbereich des § 31/I c ist aber durch die hier vorgehende grundsätzliche Bestimmung des § 29 KVO begrenzt. Da hienach die Unternehmerhaftung auf den unmittelbaren Sachschaden beschränkt ist, kann aus § 31/I c nicht gefolgert werden, dass auf Grund der mit der Schädigung des Gutes verbundenen schuldhaften nicht ordnungsgemäßen Ausführung des Beförderungsvertrages die Haftung für unmittelbare Schäden nunmehr auf mittelbare Schäden erweitert wird. Dies würde der Systematik der KVO widersprechen, die in dem an die Spitze der Haftungsbestimmungen gestellten § 29 enthalten ist. Daraus ergibt sich, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 31 KVO nur eine Ersatzpflicht für solche Vermögensschäden besteht, die unabhängig von einem Güterschaden i. S. des § 29 KVO eingetreten sind 2).

Während im übrigen in § 30 KVO eine kasuistische Aufzählung von Anwendungsfällen des § 29 enthalten ist, die systematisch besser in die §§ 34/35 aufgenommen worden wäre, erweitert § 33 die Ersatzpflicht des Unternehmers ebenfalls nach dem Gefährdungsprinzip auch für Schäden aus Hilfsverrichtungen, unter denen Abholung und Zuführung der Güter, Verladung, Ausladung und Umladung, Vor- und Nachlagerung, Zwischenlagerung u. a. zu verstehen sind. Soweit hierin Tatbe-

1) vgl. Guelde Vorbem. zu § 31

2) Hein - KVO Anm. 1 zu § 29, Guelde Anm. 2 zu § 29

stände geregelt sind, die bereits vor Annahme des Gutes durch den Unternehmer liegen bzw. erst nach vollzogener Ablieferung durchgeführt werden, enthält § 33 KVO einen neuen Haftungsgrund 1). Im übrigen ist hier auf die obigen Ausführungen über das Ladengeschäft 2) zu verweisen.

Wenn die KVO die vertragliche Haftung des Güterfernverkehrsunternehmers nach den Grundsätzen der Gefährdungshaftung aufgebaut hat, so geschah dies im Interesse des Ersatzberechtigten. Es entspricht aber dem Grundgedanken und Grenzen dieser Haftungsverschärfung andererseits auch das Interesse des ersatzpflichtigen Unternehmers durch Einschränkung der Haftung nach der Höhe zu berücksichtigen. Solche Regelungen sind in den gleichen Grundzügen in unserer Rechtsordnung auch an anderen Stellen enthalten, wo das Gefährdungsprinzip gilt, so insbesondere bei der Haftung des Kraftfahrzeughalters nach dem Strassenverkehrsgesetz oder bei der Haftung des Eisenbahnunternehmers für Sachschäden. Die Haftungshöhe für den Unternehmer im Güterfernverkehr ist vor allem in § 35 KVO begrenzt. Hienach wird der nach § 249 BGB grundsätzlich vorgesehene Naturalersatz ausgeschlossen und der Ersatzberechtigte auf Geldersatz verwiesen. Die Ersatzpflicht beschränkt sich dabei auf den tatsächlichen Wert des Frachtgutes, der aber nur bis zu einer Höchstgrenze von DM 80. -- je Kilogramm ersetzt wird. Soweit der Ersatz eines entgangenen Gewinns in Frage kommen kann, dürfen 10 % des Fakturenwertes nicht überschritten werden. Die Höhe der nach § 31/I (s.o.) zu ersetzenden anderen Vermögensschäden sind in § 31/II KVO bei Ladungsgütern bis zu DM 30.000. -- je Lastzug und bei Stückgütern bis zu DM 5.000. -- je Absender und Lastzug begrenzt. Eine weitere Einschränkung der Haftungshöhe ist in § 36 KVO enthalten, der bestimmt, dass auch bei Zusammentreffen von mehreren nach §§ 29 ff KVO vom Unternehmer zu vertretenden Schadensursachen kein höherer Ersatz zu leisten ist, als bei gänzlichem Verlust des Gutes. Dies gilt allerdings nicht für Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen (§ 31/I d KVO).

Diese in die KVO aufgenommenen Haftungsbeschränkungen machen in ihrem Wortlaut für den Vorsatz keine Ausnahme. Die Vorschriften der KVO können jedoch auch als allgemein gültige Rechtsverordnung den § 276/II BGB nicht verdrängen. Dies wird im übrigen (s.o.) durch § 26 GüKG ebenfalls zum Ausdruck gebracht. Bei vorsätzlichem Handeln haftet der Frachtführer auch aus dem Beförderungsvertrag (unbeschadet einer etwa vorliegenden deliktischen Haftung) nach den allgemeinen schuldrechtlichen Grundsätzen in unbeschränkter Höhe, ohne dass es eines besonderen Hinweises i.S. von § 430/III HGB bedarf 3).

1) vgl. Guelde - Vorbem. zu § 33; anderer Ansicht Hein - KVO Anm. 1 zu § 33

2) s.o. Z 2 c; Parteibestimmungen

3) gleicher Ansicht Hein Anm. 3 zu § 26, der die Haftung des Güterfernverkehrsunternehmers in diesem Fall über § 430/III HGB ableitet; dieser Umweg ist dogmatisch auch richtig, da zur Ergänzung von Lücken der Spezialvorschriften

Von der in den Bestimmungen der §§ 29, 30, 31 und 33 KVO festgelegten Gefährdungshaftung des Güterfernverkehrsunternehmers sind in § 34 KVO bestimmte Ausnahmen vorgesehen. Die kasuistische Aufzählung der letzteren Vorschrift enthält in den Ziffern a - d einen völligen Ausschluss der Gefährdungshaftung des Unternehmers, begrenzt sie in Ziffer e auf einen Höchstbetrag und begründet die Gefährdungshaftung in den Ziffern g - n nur bei Transportmittelunfällen und Betriebsunfällen. Trotz des klaren Wortlautes des Einleitungssatzes:

"Ausgeschlossen von der Ersatzpflicht sind ..."

besteht über die Auslegung des § 34/I KVO in Rechtsprechung und Schrifttum keine Übereinstimmung. Die Bedeutung dieses Haftungsausschlusses insbesondere für Schäden an Wertobjekten, Schrammschäden, inneren Verderb, Einwirkungen von Frost und Hitze u. a. ist nicht zu unterschätzen, da eine Inanspruchnahme des Unternehmers aus §§ 823/831 BGB nur in seltenen Fällen möglich sein wird.

Die Kontroverse ist darüber entstanden, ob der Haftungsausschluss des § 34/I KVO grundsätzlich, also auch für durch Fahrlässigkeit des Unternehmers und seiner Leute verursachte Schäden gilt, oder ob bei Verschulden derselben der Haftungsausschluss entfällt. Nach der im Schrifttum vertretenen Auffassung tritt die Haftungsbefreiung (unbeschadet einer Inanspruchnahme nach §§ 823/831 BGB) auch im Falle des Verschuldens ein 1). Dem gegenüber steht die in der Rechtsprechung vertretene Auffassung 2). In den genannten Entscheidungen wird im wesentlichen die Ansicht vertreten, dass der Unternehmer grundsätzlich laut KVO für unverschuldete Betriebsgefahren hafte und dies erst recht gelten müsse, wenn Verschulden vorliege. Der Haftungsausschluss soll hienach "verständigerweise nur dann in Betracht kommen, wenn die Schadensursache tatsächlich unvermeidbar war, nicht aber dann, wenn der Schaden nicht nur nicht vermeidbar, sondern darüber hinaus geradezu vom Unternehmer oder seinen Erfüllungsgehilfen schuldhaft verursacht worden ist. Die gegenteilige Meinung ist in den Fällen schuldhaft verursachten Schadens auf die Anwendung von § 823 BGB und § 831/823 BGB angewiesen. Das ist ein der Interessenlage nicht entsprechender Umweg" 3). Eine höchstrichterliche Entscheidung liegt hier nicht vor. Die Ansicht der Oberlandesgerichte wurde zuletzt zutreffend widerlegt von Preyer in "Versicherungsrecht" 1958/737 ff insbe-

für den Fernverkehr zunächst das HGB heranzuziehen ist. Notwendig wäre er nicht, da insoweit nur die allgemeinen schuldrechtlichen Normen wiederholt werden.

- 1) vgl. Guelde - Vorbem. zu § 34 und die dort genannten Hinweise auf das Schrifttum.
- 2) vgl. OLG Stuttgart vom 22.12.1953 AZ 2 U 132/53, nicht veröffentlicht, OLG Hamm in "Versicherungsrecht" 1955 S. 689 und OLG Düsseldorf in NJW 1958/305.
- 3) NJW 1958/306

sondere auf Grund eines Vergleiches mit den älteren Bestimmungen des ADHGB, des HGB und der EVO. Das gleiche wird aber auch aus allgemeinen schuldrechtlichen Grundsätzen zu folgern sein. Vorwegzunehmen ist zunächst, dass durchaus nicht einzusehen ist, warum es der Interessenlage in solchem Fall nicht entsprechen soll, den stets offenen Weg über die §§ 831/823 BGB zu gehen. Im übrigen ist nach § 276 BGB ein Haftungsausschluss für Fahrlässigkeit des Unternehmers und seiner Leute möglich. Derartige Ausschlüsse sind im Wirtschaftsleben sehr häufig, ohne dass man von einer missbräuchlichen Rechtsübung spricht. Ein solcher vertraglicher Haftungsausschluss ist auch völlig unabhängig von einer etwaigen Inanspruchnahme aus dem Deliktsrecht. Die KVO stellt grundsätzlich auf Gefährdungshaftung ab. Soweit in § 31/I c KVO das Verschuldensprinzip zum Zuge kommt, ist dies ausdrücklich normiert und eng abgegrenzt (s.o.). Dies hätte auch in § 34/II KVO geschehen müssen. Nachdem aber dort ein solcher Hinweis fehlt, kann nach allgemeinen schuldrechtlichen Prinzipien kein Grund für die Annahme bestehen, dass bei Wegfall der Gefährdungshaftung an ihre Stelle eine vertragliche Verschuldenshaftung tritt. Bis zu der in § 276/II BGB bestimmten Grenze (Vorsatz) muss der Schuldner auch für die in § 34 KVO aufgezählten Fälle bei Fahrlässigkeit von der Ersatzpflicht frei bleiben. Der genannten abweichenden und einengenden Auslegung der KVO durch die Oberlandesgerichte steht die Dispositivbestimmung des § 276/I Satz 1 BGB entgegen. Dies beweist erneut, dass das gesamte Haftungsrecht im Güterkraftverkehr, auch soweit es in den Sonderbestimmungen des HGB oder der KVO enthalten ist, stets unter Zuhilfenahme der allgemein gültigen schuldrechtlichen Normen auszulegen und anzuwenden ist.

Das gilt in vollem Umfang auch für die Haftung des Fernverkehrsunternehmers für seine Leute. Wenn § 6 KVO ("Die Unternehmer haften für die Personen, deren sie sich zur Erfüllung und bei Ausführung ihrer Aufgaben bedienen") abweichend von § 278 BGB nicht mehr auf das Verschulden des Erfüllungsgehilfen abstellt, so ist dies nur die notwendige Anpassung an das Gefährdungsprinzip der vertraglichen KVO - Haftung.

4) Abwicklung und Beendigung des Vertragsverhältnisses

a) Leistungsstörungen

Im vorstehenden wurde ausgeführt, wie weit der Transportunternehmer bei der Erfüllung seiner Verpflichtungen aus dem Beförderungsvertrag für sein eigenes Verhalten und das seiner Leute einzustehen hat. Es muss nun noch auf jene Fälle eingegangen werden, in denen der Durchführung der Beförderungsleistung Hindernisse im Wege stehen oder sich auf tun, die von den Beteiligten nicht in obigem Sinne zu vertreten sind.

Für den Fall anfänglicher objektiver Unmöglichkeit sieht § 306 BGB die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages vor. Etwaige Ansprüche auf Ersatz des Vertrauensschadens sind in § 307 BGB geregelt, der auch für das Beförderungsvertragsrecht Anwendung findet. Aus der Fassung des § 306 BGB, der keinen dem § 275/II BGB entsprechenden Hinweis enthält, ist schliesslich zu folgern, dass ein etwaiges anfängliches subjektives Unvermögen des Transportunternehmers die Gültigkeit des Beförderungsvertrages unberührt lässt.

Für die Praxis kommt grössere Bedeutung den Fällen zu, in denen erst nach Vertragsschluss Leistungsstörungen im Sinne von Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen entstehen. Hierunter sind alle Ereignisse zusammenzufassen, die den Beginn oder die Durchführung der Beförderung nachträglich, d.h. nach Abschluss des Beförderungsvertrages verzögern oder stören. Ausser bei Naturkatastrophen oder bei kriegsbedingten Einwirkungen wird dies vor allem infolge von Strassen-sperren, Unbefahrbarkeit von Strassen, Nichtermittlung des Empfängers, Annahmeverweigerung, Beschlagnahmeverfügung von hoher Hand der Fall sein. Es entspricht bei Eintritt solcher Störungen aber nur den durch den Beförderungsvertrag begründeten schuldrechtlichen Beziehungen der Beteiligten, dass der Unternehmer alle Möglichkeiten ausnutzen muss, um die vertraglich übernommene Beförderungsleistung auszuführen, bzw. mindestens die Interessen des Auftraggebers zu wahren. Soweit der Frachtführer hiebei Leistungen erbringt, die im ursprünglichen Vertrag nicht vorgesehen waren, handelt es sich um die jedem Schuldverhältnis in seiner Eigenschaft als Rechtsorganismus innewohnenden Nebenpflichten. In soweit enthalten die Sonderbestimmungen des § 28 KVO und des § 437 HGB, die für diese Fälle, insbesondere Umleitung, Ersatzbeförderung, Benachrichtigung des Empfängers, Hinterlegung oder bei Gefahr des Verderbs Verwertung des Frachtgutes vorschreiben, nur eine spezifizierte Anwendung des in § 242 BGB enthaltenen Rechtsgrundsatzes, wonach der Schuldner verpflichtet ist, die Leistung so zu bewirken, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte dies erfordern. Ein Verstoss hiegegen bedeutet Schädigung des Auftraggebers durch "Schlechterfüllung" des Beförderungsvertrages und ist nach den in Analogie zu §§ 280/286 BGB entwickelten Grundsätzen der "positiven Vertragsverletzung" zu behandeln. Für den Güterfernverkehr bedurfte es hiefür keiner besonderen Vorschriften, im Güterfernverkehr war entsprechend dem teils erweiternden, teils einschränkenden Vertragshaftungssystem der KVO (s. o. Z. 3 c) ein weiterer Hinweis notwendig, der in § 31/I c KVO (s. o.) aufgenommen ist, und eine im Wortlaut der allgemeinen schuldrechtlichen Bestimmungen nicht enthaltene Kodifizierung des Rechtsgrundsatzes "der positiven Vertragsverletzung" für den Güterfernverkehr darstellt. Zu beachten ist allerdings die Begrenzung der Haftungshöhe nach § 31/II KVO.

b) Kündigung und Rücktritt

Schon die im vorhergehenden Abschnitt angedeuteten Beförderungshindernisse zeigen, dass nicht alle Beförderungsverträge eine der ursprünglich vereinbarten Leistung entsprechende Abwicklung erfahren. Es ist daher in diesem Zusammenhang auch auf die Rücktrittsvorschriften einzugehen. Nach § 349 BGB erfolgt ein vertraglich vorgesehener Rücktritt grundsätzlich durch Erklärung gegenüber dem anderen Teile. Das bedeutet, dass es sich hiebei um eine einseitige rechtsgestaltende Erklärung handelt, durch welche im Falle wirksamer Ausübung die Aufhebung der im Vertrag begründeten Leistungspflichten herbeigeführt wird. Der einmal abgeschlossene Vertrag kann freilich nicht mehr völlig aus der Welt geschafft werden. Es entsteht ein gesetzliches Abwicklungsverhältnis, das seine Grundregelung in den Rücktrittsvorschriften der §§ 346 ff BGB erfahren hat, die auch für den Beförderungsvertrag Anwendung finden. Über § 327 BGB gelten die genannten Vorschriften für das vertragliche Rücktrittsrecht auch bei Ausübung gesetzlicher Rücktrittsrechte. Solche sind ausser in den §§ 325/326 BGB in den schuldrechtlichen Sonderbestimmungen für die einzelnen Schuldverhältnisse enthalten.

Für den Beförderungsvertrag ist deshalb in diesem Zusammenhang auf die in den Vorschriften über den "Werkvertrag" vorgesehenen Kündigungs- bzw. Rücktrittsregelungen einzugehen. Wenn das Gesetz in §§ 643 und 649 BGB hiebei von Kündigung spricht, so ist damit nicht die Beendigung eines Dauerschuldverhältnisses gemeint, das ja beim Beförderungsvertrag unbeschadet des auch ihm innewohnenden zeitlichen Momentes in der Regel nicht vorliegt, sondern es handelt sich um eine einseitige Lösung vom Vertrag im Sinne eines Rücktrittes.

Die in § 643 BGB bestimmte Rücktrittsmöglichkeit für den Unternehmer im Falle des Gläubigerverzuges, der insbesondere bei Nichtbereitstellung des Ladungsgutes vorliegen dürfte, wird im Güternahverkehr und Güterfernverkehr mangels Sonderbestimmungen für den Frachtführer gleichermassen zur Anwendung gelangen. Die in § 649 BGB enthaltene Lockerung des Schuldverhältnisses, die dem Auftraggeber "bis zur Vollendung des Werkes" das Recht gibt, jederzeit den Vertrag zu "kündigen", wird zumindest im Bereich des Güternahverkehrs zu beachten sein. Sicher kann auch hier der Auftraggeber durch Ausübung eines solchen Teilrücktrittsrechtes im Sinne des § 649 BGB die Wirkungen des Vertragsverhältnisses ex tunc zum Erlöschen bringen, soweit nicht seine eigenen Verpflichtungen zur Leistung der vereinbarten Vergütung abzüglich etwaiger in § 649 Satz 2 bezeichneten Ersparungen betroffen sind. Da § 649 BGB dispositiv ist, kann er selbstverständlich auch für den Güternahverkehr ausgeschlossen werden. Für den Güterfernverkehr ist er durch die Bestimmung des § 28/II KVO grundsätzlich ausgeschaltet.

Weiterhin wird man dem Absender, wenn der Frachtführer grundlos die Ausführung der Beförderung verweigert, in allen Fällen, also sowohl im Güterfernverkehr als auch im Güternahverkehr ein gesetzliches Rücktrittsrecht nach § 636/I i. V. § 327

BGB zugestehen müssen, das nach den §§ 346 ff BGB durchzuführen ist. Bei einer dauernden Verhinderung der Beförderungsleistung können schliesslich auch §§ 645 und 323 BGB herangezogen werden und die nicht zur Durchführung gelangten Beförderungsverträge nach den dort vorgesehenen Bestimmungen abgewickelt werden. Daraus ergibt sich, dass die in § 428/II HGB enthaltene Sondervorschrift nur einen Anwendungsfall der vorstehend genannten allgemeinen Rücktrittsvorschriften darstellt. Nach § 428/II HGB darf der Absender vom Beförderungsvertrag zurücktreten, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise ohne sein Verschulden nicht unwesentlich verzögert wird. Er muss aber dem Frachtführer, wenn diesen kein Verschulden an der zeitweiligen Hinderung trifft, Vorbereitungs- und Wiederausladekosten und "Distanzfracht" bezahlen.

Für den Güterfernverkehr ist das Rücktrittsrecht in § 28 KVO geregelt. Auch hier handelt es sich um keine Abweichung von den allgemeinen schuldrechtlichen Rücktrittsvorschriften, sondern um Spezifizierung für die besonderen Verhältnisse des Fernverkehrs. Nach § 28/II KVO kann der Absender in jedem Fall vom Vertrag zurücktreten, wenn ihn der Unternehmer vom Eintritt eines nicht durch Umleitung oder Ersatzbeförderung zu behebenden Hindernisses benachrichtigt. Aus § 28/IV KVO wird hiebei zu folgern sein, dass der Rücktritt nur erklärt werden darf, solange das Hindernis noch fortbesteht und dass derselbe, wie sich aus § 28/III KVO ergibt, auch innerhalb "angemessener Frist" erfolgen muss. Es steht in völliger Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorschriften, dass der Beförderungsunternehmer, den am Eintreten des Hindernisses kein Verschulden trifft, den Anspruch auf die Fracht bis zu dem Punkt hat, an dem sich das Gut befindet, und ausserdem Ersatz seiner Spesen und Auslagen fordern kann. Dies kann natürlich nicht gelten, wenn der Transportunternehmer den Eintritt des Beförderungshindernisses verschuldet hat. In diesem Falle steht dem Auftraggeber der Anspruch aus § 31/I c KVO wegen schuldhafter, nicht ordnungsgemässer Ausführung des Beförderungsvertrages (s.o.) zu. Die Abwicklung erfolgt auch hier nach der grundsätzlichen Regelung für gegenseitige Verträge mit der Massgabe, dass die Höhe der geltend zu machenden Ansprüche durch § 31/II KVO begrenzt ist.

c) Erfüllung

Sinn und Zweck des Beförderungsvertrages, wie überhaupt jeden Schuldverhältnisses ist freilich die Bewirkung des vertraglichen Leistungserfolges. Nach § 362/I BGB "erlischt das Schuldverhältnis, wenn die geschuldete Leistung an den Gläubiger bewirkt wird". Unter Schuldverhältnis ist hiebei die einzelne Schuld zu verstehen. Wie bereits bemerkt (s.o.) kann der Anspruch des Absenders als Versprechensempfänger in der Regel ausschliesslich durch Leistung an einen Dritten (Empfänger) erfüllt werden. Da dieser selbst das Forderungsrecht erworben hat und nicht etwa auf Grund einer Ermächtigung als *solutionis causa adjectus* dem Versprechensempfänger zur Seite getreten ist, findet § 362/II BGB keine Anwendung.

Im Wortlaut des Gesetzes ist das Erfordernis einer besonderen Einigung zwischen Gläubiger und Schuldner über den Erfüllungszweck nicht erwähnt. Im Schrifttum besteht daher keine einheitliche Auffassung darüber, ob ausser der Leistungsbewirkung noch Erfüllungswillen des Schuldners und (oder) des Gläubigers bzw. Willensübereinstimmung erforderlich ist. Ohne zu dem Theorienstreit 1) als solchem hier eine allgemeine Stellung zu nehmen, kann zumindest für den Beförderungsvertrag nur eine auf dem Boden der Vertragstheorie stehende Lösung gefunden werden. Dies wird jedoch hier weniger aus theoretischen Überlegungen abzuleiten sein, sondern ergibt sich aus den oben bereits umrissenen Voraussetzungen für die Annahme des Gutes am Bestimmungsort durch den Empfänger, die regelmässig als zweiseitiger rechtsgeschäftlicher Akt mit der Ablieferung des Gutes durch den Frachtführer gekoppelt ist. Dieser Akt geschieht aber in Erfüllung des Beförderungsvertrages und erfordert zwischen Frachtführer und Empfänger Einigung über Annahme/Ablieferung. Damit ist aber auch zugleich die Vereinbarung über den Erfüllungszweck im Sinne der Vertragstheorie zustande gekommen. Freilich

-
- 1) Im Schrifttum sind im wesentlichen folgende Auffassungen über die Streitfrage (die schon nach den Motiven II/81 der Wissenschaft überlassen bleiben sollte) zu finden.

Die "allgemeine Vertragstheorie" (Kress I S. 446 - v. Tuhr III S. 82 - Henle S. 368).

Die "beschränkte Vertragstheorie" (Enneccerus S. 237 ff).

Die "Theorie der realen Leistungsbewirkung" (Larenz I S. 233/234), welche wohl als die z. Zt. herrschende Meinung bezeichnet werden darf. Nach der allgemeinen Vertragstheorie ist neben der Bewirkung der Leistung noch eine schuldaufhebende Vereinbarung in der Form einer besonderen Einigung zwischen Gläubiger und Schuldner über den Erfüllungszweck erforderlich. Eine Leistungsbewirkung die ohne eine solche Zweckvereinbarung mit dem Schuldner zustande gekommen ist, entbehrt des rechtlichen Grundes, sodass der Gläubiger die Leistung wieder herausgeben müsste. Deshalb kann Erfüllung nur eintreten, wenn eine Vereinbarung über den Erfüllungszweck zustande gekommen ist, was auch stillschweigend möglich ist. Die Einigung über den Erfüllungszweck ist dabei ein Rechtsgeschäft zu dem der Gläubiger voll geschäftsfähig sein muss, während für den Schuldner, der durch Aufhebung seiner Schuld lediglich einen rechtlichen Vorteil erlangt, nach § 107 BGB beschränkte Geschäftsfähigkeit genügt. Die Theorie der realen Leistungsbewirkung sieht in der Erfüllung niemals ein Rechtsgeschäft, sondern einen "realen Tilgungsakt". Zur Erfüllung ist daher stets nur die Herbeiführung des Leistungserfolges notwendig. Eine besondere "Erfüllungsannahme" ist hienach überflüssig. Die beschränkte Vertragstheorie lässt eine solche tatsächliche Bewirkung nur dort genügen, wo ein rechtsgeschäftlicher Leistungsakt (z.B. Übereignung) für die Erfüllung nicht erforderlich ist. Im übrigen folgt sie der allgemeinen Vertragstheorie.

entspricht es der strukturellen Eigenart des Beförderungsvertrages als Vertrag zu Gunsten eines Dritten, dass diese schuldaufhebende Vereinbarung zwischen Frachtführer als dem Leistungsversprechenden und dem Empfänger (als Dritten) - nicht aber zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages - erfolgt. Die bereits oben in Z. 1 dargestellten Voraussetzungen für Annahme/Ablieferung gelten damit zugleich auch für den Erfüllungsvertrag. Aus den dort aufgeführten Gründen der Rechtssicherheit ist scharfe Abgrenzung zu fordern. Zur Beurteilung des rechtlichen Charakters der Vertragserfüllung auf Seiten des Frachtführers ist es hierbei unbeachtlich, dass die Vereinbarung über den Erfüllungszweck mit dem rechtsgeschäftlichen Akt der Annahme verbunden ist, die ihrerseits wieder besondere Wirkungen (Zahlungsverpflichtung für den Empfänger - s. o.) hervorruft. Da der Beförderungsvertrag ja stets nur durch Leistung an einen Dritten (Empfänger) erfüllt werden kann, liegt hier zugleich eine Zweckvereinbarung im Sinne der "allgemeinen Vertragstheorie", bestehend aus Angebot der Leistung als Erfüllung und ihre Annahme gerade als Erfüllung durch den Gläubiger, vor. Insoweit kann sicher der Theorie der realen Leistungsbewirkung nicht gefolgt werden, dass der hier durch Ablieferung/Annahme des Gutes zu bewirkende Leistungserfolg nicht einen - zumindest begrifflich zu trennenden - Erfüllungsvertrag erfordere, sondern nur einen Teil der Leistungshandlung darstelle.

Dass Ort, Leistungszeit und Empfangszuständigkeit stets zwangsläufig Teil der Erfüllung des Beförderungsvertrages sind, entspricht nur den Vorschriften der §§ 362 ff BGB. Sondervorschriften sind jedoch in §§ 39 KVO und 438 HGB enthalten, die übereinstimmend festlegen, dass grundsätzlich mit der Annahme des Gutes alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen den Frachtführer erlöschen. Dies gilt übereinstimmend für Güternahverkehr und Güterfernverkehr. Für letzteren ist dies trotz der nicht ganz klaren Ausdrucksweise des § 39 KVO aus den §§ 438 HGB und 93 EVO, sowie aus dem Zweck und Sinn der genannten Vorschrift zu folgern. Aus Zweckmäßigkeitsgründen sollen hienach die Ansprüche des Verfügungsberechtigten (also des Empfängers) gegen den Frachtführer, soweit nicht für Schadensansprüche Ausnahmen vorgesehen sind, mit Annahme des Gutes durch den Empfänger erlöschen. Unberührt bleiben dagegen alle Ansprüche des Transportunternehmers gegen Absender oder Empfänger. Das Erlöschen der genannten Rechte des Empfängers bedeutet Untergang derselben und nicht nur eine prozessrechtliche Einrede, etwa im Sinne der Verjährungsvorschriften.

Für letztere ist in §§ 40 KVO und 439 HGB eine verkürzte Frist vorgesehen. Dies entspricht ähnlichen Bestimmungen an anderen Stellen unseres bürgerlichen Rechtes. Es steht weiter in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorschriften, dass durch die in § 40 KVO und § 439 HGB vorgesehene Abkürzung der Verjährungsvorschriften nur Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag, nicht dagegen solche aus unerlaubter Handlung betroffen werden, deren Verjährung sich nur nach § 852 BGB richtet. Auch für Hemmung und Unterbrechung der Verjährung bleibt es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften der §§ 202 ff BGB.

Eine gleichlautende Einschränkung der Aufrechnungsmöglichkeit ist in § 40/V KVO und in §§ 439/414 HGB enthalten. Hienach können die in diesen Vorschriften genannten Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist nur aufgerechnet werden, wenn die Schadenstatsache bereits vor Ablauf der Verjährungsfrist angezeigt wurde oder die Anzeige zumindest abgesandt worden war. Dies bedeutet zwar an und für sich eine Einschränkung der in § 390 Satz 2 BGB enthaltenen Aufrechnungsmöglichkeit. Grundsätzlich ist jedoch auch hierin kein Widerspruch zu schuldrechtlichen Normen zu finden, da im Kaufvertragsrecht, das als Muster für gegenseitige Verträge im zweiten Buch des BGB eingehend geregelt ist, in § 479 BGB die gleiche Einschränkung der allgemeinen Aufrechnungsmöglichkeit vorgesehen ist. Nicht zuletzt zeigt gerade die Angleichung solcher verfeinerten Sondervorschriften des Beförderungsvertragsrechtes deutlich die schuldrechtliche Struktur des Beförderungsvertrages.

III. PROBLEME DER GEGENWART

1) Beförderungsvertrag und allgemeine Geschäftsbedingungen

Eine schuldrechtliche Betrachtung des Beförderungsvertrages kann nicht abgeschlossen werden, ohne auch auf die Bedeutung der allgemeinen Geschäftsbedingungen für das Beförderungsvertragsrecht einzugehen. Es wurde bereits im Vorhergehenden dargestellt, dass die Vertragsfreiheit hier teilweise eingeschränkt, jedoch durchaus nicht ausgeschaltet worden ist. Der Macht des Einzelwillens ist ein weites Betätigungsfeld erhalten geblieben. Jedoch stehen noch andere Kräfte im Spiel, welche die dem einzelnen erhalten gebliebene Möglichkeit, den schuldrechtlichen Vertrag nach seinem Willen zu gestalten, auch hier oft zu einem Trugschluss werden lassen. Selbst in dem vom staatlichen Eingriff unberührt gebliebenen Bereich werden die Beförderungsverträge meist nicht von den Kontrahenten entworfen oder von ihnen neu gestaltet, sondern die Beteiligten unterwerfen sich allgemeinen Geschäftsbedingungen. Auch dies ist ein Zeichen des schuldrechtlichen Charakters des Beförderungsvertrages, dass hier ebenso wie auf anderen Gebieten des Privatrechtes die staatlich gesetzten Normen, soweit sie dispositiv sind, verdrängt werden durch Normativbedingungen von Wirtschaftsverbänden, die als eine Art private Kodifizierung in Gestalt allgemeiner Geschäftsbedingungen aus dem heutigen Rechtsverkehr nicht mehr weggedacht werden können. Wenn die Initiative des Einzelnen hierdurch auch noch weiter ausgeschaltet wird, darf doch nicht übersehen werden, dass diese Entwicklung eine Folge jener schuldrechtlichen Vertragsfreiheit ist, die in dem von egoistischen Trieben der Einzelnen bestimmten, oft zähen und langen Ringen zwischen Einzelpersonlichkeit und Verbänden gerade diese AGB geschaffen hat. Im Güterkraftverkehr bestanden hiebei noch zusätzliche

Schwierigkeiten, da sich bei der Entwicklung von Geschäftsbedingungen ausserdem die verschiedenen Interessen im Güternah- und Güterfernverkehr auswirken mussten. Für den Bereich des Fernverkehrs sind die AGB in die nach hier vertretener Ansicht allgemein verbindlichen Beförderungsbedingungen der KVO aufgenommen. Trotz dieses Rechtscharakters, welcher nur der Eigenart des gewerblichen Güterkraftverkehrs Rechnung tragen sollte (s.o.), sind die Beförderungsbedingungen der KVO allgemeine Geschäftsbedingungen, die keinerlei Ergänzungen durch weitere, nur vom Parteiwillen abhängige Geschäftsbedingungen bedurften. Solche blieben dem Nahverkehrssektor vorbehalten.

Es ist eine unumgängliche Folge der in I (s.o.) dargestellten Verhältnisse des modernen Transportbedarfes und Verkehrs, dass der Beförderungsvertrag den Typus des "Massenvertrages" trägt, wobei der im Schrifttum gebräuchlichen Unterscheidung zwischen "Massenvertrag" und "Individualvertrag" gefolgt wird 1). Die Besonderheit solcher Massenverträge ist es, den Vertragsinhalt zu typisieren, ohne Rücksicht auf die Individualbedürfnisse der Einzelnen. Dies geschieht in Form allgemeiner Geschäftsbedingungen, von denen Banken, Versicherungsgesellschaften, Fabrikanten und nicht zuletzt Spediteure und Transportunternehmer in immer zunehmendem Umfang Gebrauch machen. Die Schaffung solcher allgemeinen Geschäftsbedingungen entsprang einem durchaus verständlichen Rationalisierungsstreben der heutigen Wirtschaft. Ziel derselben ist, wie Raiser in seinen auch noch heute geltenden Ausführungen 2) ausführt, viel Schreibwerk und lange Verhandlungen zu ersparen, die inhaltliche Gleichheit der abgeschlossenen Verträge in Bezug auf Umfang der Haftung festzulegen, eine voreilige Feststellung des Vertragsinhaltes, Unsicherheiten und Streitigkeiten zu vermeiden und somit letzten Endes den Parteien überflüssige und teure Prozesse zu ersparen. Meist wird mit einer solchen Regelung von Massenverträgen im Wege der Rationalisierung freilich die Machtverstärkung des Unternehmers verbunden sein, notwendig ist dies jedoch nicht, wie sich dies gerade im Bereich des Güterfernverkehrs aus den als allgemein verbindlich anzusehenden Bedingungen der KVO ergibt. Abgesehen von der Sonderregelung im Bereich der KVO wird man weitgehend der von Grossmann-Dörth geprägten Terminologie vom "autonomen Recht der Wirtschaft" folgen können 3). Freilich vom rechtsdogmatischen Standpunkt ist der Begriff der allgemeinen Geschäftsbedingungen damit noch nicht erschöpfend dargestellt. Das Reichsgericht hat in zwei Entscheidungen im 58. Band S. 152 und 155 und im 81. Band S. 117 das Wesen der allgemeinen Geschäftsbedingungen erstmals grundsätzlich zu erfassen versucht. Dem dort mit der Erwähnung der

1) Raiser S. 17 mit Hinweis auf Josef Kohler - Archiv Bürgerliches Recht 1908

2) Raiser S. 20

3) vgl. Vortrag Grossmann - Dörth "Selbstgeschaffenes Recht der Wirtschaft und staatliches Recht" 1933

"lex contractus" gegebenen Hinweis kann für unsere schuldrechtlichen Begriffe manches entnommen werden. (Lex dicta oder lex contractus ursprünglich vom Magistrat aufgestellte Pachtbedingungen bei der Vergebung des *ager publicus*, später gebraucht im Sinne von Auktionsbedingungen, die einseitig von einem Partner als Vertragsbedingungen bestimmt wurden, denen sich der Gegner entweder unterwerfen konnte oder sie völlig ablehnen musste 1)). Hievon lässt sich auch die Klärung der Frage ableiten, ob es sich bei den AGB um objektives Recht handelt. Hier wird grundsätzlich in Übereinstimmung mit Larenz 2) den Ausführungen Raisers zu folgen sein 3), wonach die AGB zwar eine Normenmassung darstellen, aber wegen der regelmässig stattfindenden Unterwerfung der Beteiligten unter sie eben faktisch wie Rechtsnormen funktionieren.

Dies gilt in vollem Umfang auch für Beförderungsbedingungen als Geschäftsbedingungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, soweit sie nicht im Güterfernverkehr durch die KVO ersetzt sind.

Die Entstehung von allgemeinen Geschäftsbedingungen im Sinne von Beförderungsbedingungen im engeren Sinn, wie sie hier interessieren, ist allerdings erst jüngeren Datums. Der Güterkraftverkehr lag von jeher in den Händen völlig strukturell unterschiedlicher Unternehmen, deren Träger Spediteure, Möbeltransportgeschäfte und Transportunternehmer i. S. des eigentlichen "Frachtführers" waren. Bei dieser Verschiedenheit der Unternehmer war eine starke Zersplitterung unvermeidlich. So war es verständlich, dass als erste die Spediteure einen grossangelegten Versuch unternahmen, mit der Schaffung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSP) eine autonome Regelung in Form von allgemeinen Geschäftsbedingungen zu erreichen. Die ADSP - von Isaac als "Gesetzgebung ohne Gesetz" bezeichnet 4) wurden 1927 veröffentlicht und in der Folgezeit oft geändert. Ihnen folgten die allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports (ALB), die Beförderungsbedingungen des Deutschen Möbeltransports (BBM) und viele andere.

Allgemeine Geschäftsbedingungen für Güternahverkehr im Sinne von Beförderungsbedingungen gelangten erst später zur Entstehung. Dies ist dadurch bedingt, dass für den Güterfernverkehr die Beförderungsbedingungen in der KVO bereits seit 1935 allgemein verbindlich niedergelegt waren. So wurden die heute gültigen Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (AGNB) auf Initiative der Spitzenorganisation des Gewerbes, der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr e. V. erst im Jahre 1955 geschaffen und sind ab 1. Januar 1956 in Gebrauch genommen worden. Damit hat nun auch der gewerbliche Güterkraftverkehr in den beiden Sektoren Nah- und Fernverkehr seine einheitlichen

1) vgl. Mitteis S. 30 ff, 149 ff.

2) Larenz I S. 69.

3) Raiser S. 67.

4) vgl. JW 1927/2785

Geschäftsbedingungen, wie sie die anderen Verkehrsträger, insbesondere Eisenbahn und Spediteure sich schon lange geschaffen hatten. Neben die allgemein verbindlichen und unabdingbaren Beförderungsbedingungen des Güterfernverkehrs sind die AGNB als privatrechtliche Normativbestimmungen getreten. Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne der überkommenen Auffassung sind nur die letzteren, deren Eigenart es eben ist, dass sie eine generelle Regelung für eine Vielzahl von abzuschliessenden Beförderungsverträgen enthalten, ohne mit der normativen Geltung des objektiven Rechtes ausgestattet zu sein. Trotzdem wird man die KVO auch in diesen Komplex mit einbeziehen müssen. Nach dem Inhalt ihrer Bestimmungen ist sie unbeschadet ihrer umstrittenen Allgemeinverbindlichkeit dafür bestimmt, die allgemeine normative Vertragsgrundlage im Sinne allgemeiner Geschäftsbedingungen für den Güterfernverkehr darzustellen. Die Unabdingbarkeit der KVO erklärt sich insoweit auch aus einer etwa dem Arbeitsrecht entsprechenden Rechtslage; wie die dort bekannte Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen insbesondere dem Schutz und Interesse des Arbeitnehmers dient, so ist die Unabdingbarkeit der KVO das Äquivalent des öffentlichen Interesses an einer dem Gemeinwohl entsprechenden Abwicklung des Güterkraftverkehrs.

Der somit bestehende Unterschied in der Geltungskraft der Beförderungsbedingungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs - einerseits die KVO als unabdingbare Vertragsgrundlage, andererseits die AGNB als mit den üblichen Wirkungen ausgestattete, allgemeine Geschäftsbedingungen - unterstreicht eine der rechtlich gleichen Materie auch hier nicht entsprechende Zweiteilung zwischen Güterfernverkehr und Güternahverkehr.

Für letzteren ist schliesslich noch auf den Akt der Parteisanction einzugehen, den die AGNB (nach hier vertretener Auffassung) im Gegensatz zur KVO im Einzelfall erfordern. Hierzu wird grundsätzlich eine besondere Verweisung zu fordern sein, wobei der aus dem internationalen Privatrecht entlehnten Terminologie Raiser's 1) gefolgt wird. Der Unternehmer muss seinem Auftraggeber zu verstehen geben, dass er die AGNB im Sinne von allgemeinen Geschäftsbedingungen den abzuschliessenden Beförderungsverträgen zugrunde legt. Soweit die Erklärung in den Frachtbriefen oder in sonstigen Vertragsformularen aufgenommen ist, besteht kein Zweifel, dass die AGNB Vertragsbestandteil geworden sind. Schwierigkeiten tauchen aber hiebei immer auf, wenn bei dem formlos gültigen Abschluss des Güternahbeförderungsvertrages eine solche ausdrückliche Verweisung fehlt. Selbstverständlich kann die notwendige Unterwerfung der Beteiligten auch stillschweigend geschehen, was im Wege der Vertragsauslegung zu ermitteln ist. Dies ist jedoch bei den hier zu beurteilenden Massenveträgen oft schwierig; es muss dann diese Frage nach den allgemein gültigen Grundsätzen der Vertragsauslegung ge-

1) Raiser S. 151

löst werden. Grundsätzlich ist für den Erklärungssinn des Verhaltens der Beteiligten Gewohnheitsrecht und Verkehrssitte massgebend. Hiebei kann die Verkehrssitte die Verweisung so normieren, dass es einer besonderen Verweisungserklärung nicht mehr bedarf. Nach dem augenblicklichen Stand wird man jedoch im Güterverkehr stets eine besondere Unterwerfung der Beteiligten unter die AGBN fordern müssen und die Möglichkeit einer Verweisung kraft "normierender Verkehrssitte" ablehnen müssen.

Bei der Prüfung der Frage über die Aufnahme allgemeiner Geschäftsbedingungen in den Beförderungsvertrag darf freilich nie vergessen werden, dass Sinn und Zweck solcher Beförderungsbedingungen darin bestehen, widerstreitende Interessen zu schlichten und richtige Auslegung des Beförderungsvertrages zu ermöglichen, nicht aber die Vertragsfreiheit unnötig einzuschränken.

2) Beförderungsvertrag und staatlicher Eingriff in schuldrechtliche Verträge

Es entspricht dem demokratischen Gefüge unseres Staates, dass im Wirtschaftsverkehr Vertragsfreiheit herrschen muss. Dieser schon in der Weimarer Reichsverfassung in Art. 152 Abs. 1 enthaltene Grundsatz ("Im Wirtschaftsverkehr gilt Vertragsfreiheit nach Massgabe der Gesetze") kommt auch im Bonner Grundgesetz trotz seiner allgemeinen Zurückhaltung auf wirtschaftsverfassungsrechtlichem Gebiet an verschiedenen Stellen zum Ausdruck. Obwohl das Grundgesetz kein bestimmtes Wirtschaftssystem anerkennt, so ist doch die Vertragsfreiheit verankert in den Artikeln 2/1, 14, 12 und 9. Während die Grundrechte in den Artikeln 12 und 9 GG vor allem auf Arbeits- und Dienstverträge, sowie auf gesellschaftsrechtliche und koalitionsrechtliche Vereinigungsfreiheiten Anwendung finden, ist die in Art. 2/1 GG enthaltene allgemeine Vertragsfreiheit beschränkt und beschränkbar durch den im "Soweit"-Satz ausgedrückten, "mittelbaren Verfassungsvorbehalt zur Interpretation immanenter Schranken anderer Grundrechte" 1). Erst Artikel 14 GG stellt somit mit seinen Vorschriften über die Zulässigkeit der Enteignung eine weitergehende verfassungsmässige Schranke gegen Eingriffe in Verträge dar. Nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen zählen auch obligatorische Vertragsrechte zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bereich, in den nur auf Grund des diesem Grundrechtsartikel beigefügten speziellen Gesetzesvorbehalts eingegriffen werden darf.

In diesem Zusammenhang ist daher auf die im Güterkraftverkehr aufgezeigten staatlichen Eingriffe in das Vertragsrecht noch abschliessend einzugehen. Nachdem der schuldrechtliche Vertrag, also auch der Beförderungsvertrag, Grundlage unserer privatwirtschaftlichen Ordnung ist, so handelt der Staat durch diesen Ein-

1) Maunz Anm. 54 und 69 zu Art. 2

bruch in solche Verträge - wenn auch aus Gründen des allgemeinen Interesses - doch letzten Endes gegen das privatwirtschaftliche System. Die Möglichkeit der staatlichen Eingriffe im Wirtschaftsleben ist mannigfaltig. Es muss daher der hier vorliegende Fall zunächst spezifiziert und abgegrenzt werden. Der Beförderungsvertrag ist schuldrechtlicher Art, d. h. er erzeugt lediglich rein persönliche Beziehungen unter den Beteiligten. Durch den Eingriff des Staates kann der durch den Beförderungsvertrag rechtserheblich gewordene Wille der Parteien gegen deren Willen mit einem anderen Inhalt, insbesondere hinsichtlich der Höhe des Beförderungsentgeltes und der Beförderungsbedingungen erfüllt werden. Die gesetzliche Grundlage ist § 22/III GüKG, wobei auf die in den obigen Abschnitten gemachten Ausführungen Bezug genommen werden kann. Völlig unberührt erhalten geblieben ist im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs die Abschlussfreiheit, d. h. es ist den Beteiligten überlassen, ob und mit wem sie einen Beförderungsvertrag abschliessen wollen. Es liegt also nur eine Einschränkung der Gestaltungsfreiheit hinsichtlich der Leistung und deren Modalitäten vor, die den speziellen Gesetzesvorbehalt des Art. 14 GG ausfüllt und an deren Verfassungsmässigkeit in soweit auch kein Zweifel bestehen kann. Trotzdem drängen sich Überlegungen auf, wohin die eingeschlagenen Wege führen, zumal erst vor kurzem - mit der Einführung des GNT - Tarifvorschriften, wie sie ursprünglich nur für den Fernverkehr vorgesehen waren, nunmehr auch im Güternahverkehr zu einer bedeutenden Einschränkung der Vertragsfreiheit geführt haben. Die Problematik ist darin zu erblicken, ob eine weitere Fortsetzung einer solchen Entwicklung auf diesem Verkehrssektor nicht zwangsläufig dazu führen muss, dass eine staatliche Anerkennung schuldrechtlicher Vereinbarungen tatsächlich nicht mehr besteht und wir somit im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs einer neuen staatlichen Planwirtschaft entgegeneilen. Nachdem auf diesem Gebiet zumindest soziale Überlegungen wie im Arbeitsrecht weitgehend ausscheiden, stimmt dies nach den bitteren Erfahrungen der Vergangenheit umso bedenklicher. Unwillkürlich vergleicht man die bestehenden Tarifvorschriften des RKT und des GNT mit den staatlichen Normbüchern der Sowjet-Union, in denen z. B. in der ersten Abteilung der "Normen und Preise für Bau- und Montagearbeiten" - "Transportarbeiten" auch Tarife, dort Normen genannt, für Transporte mit Laftkraftwagen enthalten sind. Die Ähnlichkeit in Form und Aufbau dieser Tarifvorschriften der beiden sonst so verschiedenen Wirtschaftssysteme ist überraschend. Dort zahlt der Staat dem Kraftfahrer den vorgeschriebenen Leistungslohn, hier muss der Unternehmer den gesetzlich bestimmten Tarif fordern. Die massgebenden Komponenten sind in beiden Fällen Entfernung und Tonnage. In beiden Wirtschaftssystemen wird Normpreis bzw. Tarifeinhaltung vom Staat garantiert - dort auf Grund der dem totalen Staat innewohnenden Machtbefugnisse, hier auf Grund der gesetzlichen Vorschriften des § 23 GüKG über Frachtnachzahlung und -rückzahlung.

Freilich mag der Vergleich kühn erscheinen; denn bei uns handelt ein selbständiger, mindestens in Bezug auf den Vertragsabschluss völlig freier Unternehmer, dort steht der Arbeiter dem einzigen Unternehmer "Staat" gegenüber. Ohne an den Grundzügen beider Wirtschaftssysteme irgend eine Kritik zu üben, ist der Vergleich aber, wenn man die letzten Auswirkungen der Praxis bedenkt doch nicht so absurd. Hier wie dort ist die Preisregelung für Transportleistungen im Güterkraftverkehr der individuellen Gestaltung des Einzelnen entzogen und ausschliesslich der staatlichen Regelung unterworfen. Die gemeinsame Erkenntnis hieraus mag sich in zwei Sätzen widerspiegeln: Bei uns regelt der Staat den Beförderungspreis, dort zahlt der Staat den von ihm geregelten Beförderungspreis. Somit erfahren die Beziehungen zwischen den Beteiligten dort nur eine staatliche (nach unserer Terminologie öffentlichrechtliche) Abwicklung, hier sind die Beziehungen rein privatrechtlicher Natur, aber vom staatlichen Einfluss überlagert und gestaltet. Es entspricht dieser Entwicklung, dass die vielen neuen vom Gesetzgeber erlassenen Vorschriften für den Güterkraftverkehr fast alle öffentlich-rechtlichen Charakter tragen und in immer zunehmenderem Masse die Einzelinitiative der an den Beförderungsverträgen Beteiligten einschränken. Die zugrundeliegenden Motive sind, soweit sie dem öffentlichen Gemeinwohl dienen oder durch die Raumnot und Strassenknappheit bedingt sind, zu achten und können aus unserer Privatrechtsordnung nicht mehr weggedacht werden.

Andererseits wäre es aber deshalb umso wünschenswerter, dass de lege ferenda der Beförderungsvertrag im Wege einer ergänzenden Kodifizierung bürgerlich rechtlicher Vorschriften im zweiten Buch des BGB - statt der bisherigen Einbeziehung unter die Vorschriften über den Werkvertrag - eine gesonderte und seiner heutigen Bedeutung entsprechende Behandlung erfahren würde. Trotz der bestehenden privatrechtlichen Sondervorschriften in HGB, KVO u. a. würde eine solche Herausstellung des Beförderungsvertrages als besonderen Vertragsgrundtypus durch klare Abgrenzung und Unterstreichung des allen Unterarten innewohnenden gemeinsamen schuldrechtlichen Gehaltes nur eine der modernen Verkehrsentwicklung Rechnung tragende und notwendige Erweiterung unserer Privatrechtsordnung darstellen.

ANHANG I

GESETZES- UND VERORDNUNGSTEXTE

HANDELSGESETZBUCH

vom 10. Mai 1897 (RGBl 219)

Drittes Buch. Handelsgeschäfte. Sechster Abschnitt. Frachtgeschäft

-Auszug-

§ 425 (Begriff) Frachtführer ist, wer es gewerbsmässig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen.

§ 426 (Frachtbrief) ¹ Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen.

II Der Frachtbrief soll enthalten:

1. den Ort und den Tag der Ausstellung;
2. den Namen und den Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll (des Empfängers);
4. den Ort der Ablieferung;
5. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
6. die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere;
7. die Bestimmung über die Fracht sowie im Falle ihrer Vorausbezahlung einen Vermerk über die Vorausbezahlung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Beteiligten über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher die Beförderung bewirkt werden soll, über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und über die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, getroffen haben;
9. die Unterschrift des Absenders; eine im Wege der mechanischen Vervielfältigung hergestellte Unterschrift ist genügend.

III Der Absender haftet dem Frachtführer für die Richtigkeit und die Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben.

§ 427 (Begleitpapiere) ¹ Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtführer die Begleitpapiere zu übergeben, welche zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. ² Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, die aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit der Papiere entstehen.

§ 428 ^I (Beförderungsfrist) ¹ Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer die Beförderung bewirken soll, nichts bedungen, so bestimmt sich die Frist, innerhalb deren er die Reise anzutreten und zu vollenden hat, nach dem Ortsgebrauche.

² Besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Beförderung binnen einer den Umständen nach angemessenen Frist zu bewirken.

II (Rücktritt) ¹ Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert, so kann der Absender von dem Vertrage zurücktreten; er hat jedoch den Frachtführer, wenn diesem kein Verschulden zur Last fällt, für die Vorbereitung der Reise, ² die Wiederausladung und den zurückgelegten Teil der Reise zu entschädigen. ² Über die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist eine dem Umständen nach angemessene Entschädigung zu gewähren.

§ 429 (Haftung des Frachtführers) ¹ Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht, es sei denn, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

II Für den Verlust oder die Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Wertpapieren haftet der Frachtführer nur, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben worden ist.

§ 430 (Umfang des Ersatzes) ¹ Muss auf Grund des Frachtvertrages von dem Frachtführer für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden, so ist der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung in dem Zeitpunkte hatte, in welchem die Ablieferung zu bewirken war; hiervon kommt in Abzug, was infolge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht erspart ist.

II Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerte des Gutes im beschädigten Zustand und dem gemeinen Handelswert oder dem gemeinen Werte zu ersetzen, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde; hiervon kommt in Abzug, was infolge der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten erspart ist.

III Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers herbeigeführt, so kann Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.

§ 431 (Haftung für Gehilfen) Der Frachtführer hat ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden.

§ 432 (Mehrere Frachtführer) ¹ Übergibt der Frachtführer zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung das Gut einem anderen Frachtführer, so haftet er für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger.

^{II} Der nachfolgende Frachtführer tritt dadurch, dass er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäss in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefs auszuführen.

^{III} ¹ Hat auf Grund dieser Vorschriften einer der beteiligten Frachtführer Schadensersatz geleistet, so steht ihm der Rückgriff gegen denjenigen zu, welcher den Schaden verschuldet hat. ² Kann dieser nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Frachtführer den Schaden nach dem Verhältnis ihrer Anteile an der Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, dass der Schaden nicht auf ihrer Beförderungsstrecke entstanden ist.

§ 433 (Verfügungsrecht des Absenders) ¹¹ Der Absender kann den Frachtführer anweisen, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an ² einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern. Die Mehrkosten, die durch ³ eine solche Verfügung entstehen, sind dem Frachtführer zu erstatten.

^{II} ¹ Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder ² von dem Empfänger Klage gemäss § 435 gegen den Frachtführer erhoben wird. Der Frachtführer hat in einem solchen Falle nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten; verletzt er diese Verpflichtung, so ist er dem Empfänger für das Gut verhaftet.

§ 434 (Rechte des Empfängers) ¹ Der Empfänger ist vor der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Massregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen zu erteilen. ² Die Auslieferung des Gutes kann er vor dessen Ankunft am Orte der Ablieferung nur fordern, wenn der Absender den Frachtführer dazu ermächtigt hat.

§ 435. ¹ Nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung ist der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, ² ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt. Er ist insbesondere berechtigt, von dem Frachtführer die Übergabe des Frachtbriefs und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. ³ Dieses Recht erlischt, wenn der Absender dem Frachtführer eine nach § 433 noch zulässige entgegenstehende Anweisung erteilt.

§ 436 (Zahlungspflicht des Empfängers) Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.

§ 437 (Ablieferungshindernisse) ¹ Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat der Frachtführer den Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen.

II ¹ Ist dies den Umständen nach nicht tunlich oder der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig oder die Anweisung nicht ausführbar, so ist der Frachtführer befugt, das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen. ² Er kann, falls das Gut dem Verderben ausgesetzt und Gefahr im Verzug ist, das Gut auch gemäss § 373 Abs. 2 bis 4 verkaufen lassen.

III Von der Hinterlegung und dem Verkaufe des Gutes hat der Frachtführer den Absender und den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies untunlich ist; im Falle der Unterlassung ist er zum Schadensersatz verpflichtet.

§ 438 (Ansprüche gegen den Frachtführer) ¹ Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrag erlöschen.

II Diese Vorschrift findet keine Anwendung, soweit die Beschädigung oder Minderung des Gutes vor dessen Annahme durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist.

III ¹ Wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äusserlich nicht erkennbar ist, kann der Frachtführer auch nach der Annahme des Gutes und der Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn der Mangel in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung entstanden ist und die Feststellung des Mangels durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt wird. ² Ist dem Frachtführer der Mangel unverzüglich nach der Entdeckung und binnen der bezeichneten Frist angezeigt, so genügt es, wenn die Feststellung unverzüglich nach dem Zeitpunkte beantragt wird, bis zu welchem der Eingang einer Antwort des Frachtführers unter regelmässigen Umständen erwartet werden darf.

IV Die Kosten einer von dem Empfangsberechtigten beantragten Feststellung sind von dem Frachtführer zu tragen, wenn ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt wird, für welche der Frachtführer Ersatz leisten muss.

V Der Frachtführer kann sich auf diese Vorschriften nicht berufen, wenn er den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat.

§ 439. ¹ Auf die Verjährung der Ansprüche gegen den Frachtführer wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes finden die Vorschriften des § 414 entsprechende Anwendung. ² Dies gilt nicht für die im § 432 Abs. 3 bezeichneten Ansprüche.

GÜTERKRAFTVERKEHRSGESETZ (GüKG)

vom 17. Oktober 1952

(BGBl I S. 697)

in der Fassung des Änderungsgesetzes

vom 3. Juni 1957

(BGBl I S. 593)

- Auszug -

Erster Abschnitt

Allgemeine Vorschriften

§ 1 Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen unterliegt ausschliesslich den Bestimmungen dieses Gesetzes. Güter sind auch lebende Tiere.

§ 2 (1) Güternahverkehr ist jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für andere innerhalb der Grenzen eines Gemeindebezirks oder innerhalb der Nahzone.

(2) Die Nahzone ist das Gebiet innerhalb eines Umkreises von fünfzig Kilometern, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeugs (Ortsmittelpunkt) aus. Zur Nahzone gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb der Nahzone liegt. Sie ist für jede Gemeinde von der unteren Verkehrsbehörde zu bestimmen und öffentlich bekanntzugeben.

(3) Die oberste Landesverkehrsbehörde kann Gemeinden mit über hunderttausend Einwohnern in Bezirke einteilen. Für jeden Bezirk kann sie einen Ortsmittelpunkt bestimmen. Jeder dieser bezirklichen Ortsmittelpunkte gilt als Ortsmittelpunkt für das gesamte Gemeindegebiet.

(4) Für Kraftfahrzeuge von Unternehmern in Gemeinden, die in dem von der Bundesregierung anerkannten Zonenrandgebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Stand vom 1. Januar 1957 liegen, können die höheren Landesverkehrsbehörden zugunsten von Unternehmern des Güternahverkehrs, die bereits am 1. April 1954 ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in dem Zonenrandgebiet hatten, angenommene Standorte bestimmen, die mit ihrem Ortsmittelpunkt nicht mehr als 40 km in der Luftlinie von dem Zonenrand Standorts liegen dürfen. Entsprechendes gilt für die Kraftfahrzeuge von Unternehmern, die ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Gemeinden haben, die nicht weiter als 40 km in der Luftlinie vom Saarland oder nördlich des Nordostseekanals von der Westküste des Landes Schleswig-Holstein entfernt liegen.

§ 3 Güterfernverkehr ist jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für

andere über die Grenzen der Nahzone hinaus oder ausserhalb dieser Grenzen.

§ 4 (1) Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf

1. die Beförderung von Gütern mit Krafrädern oder mit Personenkraftwagen, die nicht mehr als acht Sitzplätze einschliesslich Führersitz haben, nach ihrer Bauart nicht zur Beförderung von Gütern geeignet und bestimmt sind und keinen Anhänger mit sich führen,
2. die Beförderung von Leichen in besonders hierfür eingerichteten und ausschliesslich solchen Beförderungen dienenden Kraftfahrzeugen,
3. die Beförderung von Postsendungen mit Ausnahme von Stückgütern,
4. das Abschleppen beschädigter Kraftfahrzeuge aus Gefälligkeit im Rahmen der Ersten Hilfe,
5. die Beförderung von Bienenvölkern in Kästen oder Körben aus Anlass der Imkerwanderung in die Trachtgebiete.

(2) Postsendungen sind Pakete im Gewicht bis zu zwanzig Kilogramm.

§ 5 (1) Durch Schaffung von Scheintatbeständen dürfen die Vorschriften dieses Gesetzes nicht umgangen werden.

(2) Ein Scheintatbestand liegt auch dann vor, wenn

1. die Güter dem befördernden Unternehmer lediglich für die Zeit der Beförderung übereignet werden,
2. eine Sendung nach einem Ort innerhalb der Nahzone abgefertigt wird - ausser beim Vorlauf für einen Spediteursammelgutverkehr -, sofern von vornherein eine Beförderung darüber hinaus beabsichtigt ist; dabei macht es keinen Unterschied, ob die Beförderung auf demselben Kraftfahrzeug oder mit Umladung unterwegs ausgeführt wird und ob mehrere Unternehmer an der Beförderung beteiligt sind.

§ 6 (1) Für jedes Kraftfahrzeug, das im Güterfernverkehr oder im Güternahverkehr verwendet werden soll, muss ein Standort bestimmt werden. Der Unternehmer muss an diesem Standort den Sitz seines Unternehmens oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung haben.

(2) Bei den im Güternahverkehr verwendeten Kraftfahrzeugen gilt der im Kraftfahrzeugschein eingetragene Sitz (Wohnsitz) des Unternehmers als Standort. Dies gilt nicht, wenn der Unternehmer an seinem im Kraftfahrzeugschein eingetragenen Wohnsitz weder den Sitz seines Unternehmens noch eine geschäftliche Niederlassung hat. In diesem Fall ist der Standort nach Absatz 1 zu bestimmen und eine amtliche Bescheinigung über den Standort bei allen Fahrten mitzuführen.

(3) Sollen Kraftfahrzeuge des Güternahverkehrs oder Spezialfahrzeuge des Schwerlastverkehrs ausserhalb der Nahzone vorübergehend im Nahverkehr verwendet werden, so kann die untere Verkehrsbehörde vorübergehend einen anderen Ort zum Standort erklären, wenn dies aus wirtschaftlichen Gründen ge-

boten und mit dem öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung eines geordneten Güterkraftverkehrs vereinbar ist.

§ 7 Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs hat der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, dass die Leistungen und Entgelte des Strassengüterverkehrs innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern aufeinander abgestimmt werden.

Zweiter Abschnitt Güterfernverkehr

Erster Titel

Genehmigung

§ 8 (1) Güterfernverkehr im Sinne des § 3 ist genehmigungspflichtig.

(2) Entstehen Zweifel darüber, ob eine Güterbeförderung genehmigungspflichtig ist, so entscheidet die für den Sitz des Unternehmers zuständige höhere Landesverkehrsbehörde.

(3) Die Entscheidung ist zu begründen und allen an dem Verfahren Beteiligten zuzustellen.

§ 9 (1) Mit Zustimmung des Bundesrates setzt der Bundesminister für Verkehr unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrssicherheit auf den Strassen die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge für den allgemeinen Güterfernverkehr und den Bezirksgüterfernverkehr (§ 13 Abs. 2) sowie die Höchstzahlen der Fahrzeuge für den Möbelfernverkehr (§ 37) fest und teilt sie auf die Länder auf.

(2) Soweit die nach Absatz 1 für die Länder festgesetzten Höchstzahlen in einem Land überschritten sind, dürfen in diesem Land Genehmigungen erst dann wieder erteilt werden, wenn und soweit die Höchstzahlen unterschritten sind. Dies gilt nicht, wenn ein Unternehmen im ganzen auf einen Dritten übertragen werden soll und die Dauer der Genehmigung nicht über die Dauer der ursprünglich erteilten Genehmigung erstreckt wird und der Unternehmer das Alter von sechzig Jahren erreicht hat oder infolge amtsärztlich festgestellter Gebrechlichkeit zur Fortführung des Unternehmens auf die Dauer nicht imstande ist.

§ 10 (1) Die Genehmigung kann im Rahmen des § 9 nur erteilt werden, wenn

1. der Unternehmer zuverlässig und fachlich geeignet ist,
2. die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet ist,
3. das Fahrzeug nach Bauart und technischen Zustand für den Güterfernverkehr geeignet ist.

(2) Die fachliche Eignung wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Güterkraftverkehrs oder der Spedition und Lagerei oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen. Das Nähere regelt der Bundesminister

für Verkehr durch Rechtsverordnung.

(3) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn sie mit dem öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung eines geordneten Güterfernverkehrs unvereinbar ist.

§ 11 Die Genehmigung wird dem Unternehmer für bestimmte Kraftfahrzeuge erteilt. Die Kraftfahrzeuge müssen auf den Namen des Unternehmers zugelassen sein und ihm gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein. Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

§ 12 Die Genehmigung wird auf Zeit erteilt. Ihre Gültigkeitsdauer beträgt unbeschadet der Vorschrift des § 9 Abs. 2 Satz 2 mindestens acht Jahre.

§ 13 (1) Die Genehmigung kann unter Bedingungen, Auflagen oder mit verkehrsmässigen Beschränkungen erteilt werden, die sich im Rahmen der verkehrswirtschaftlichen Ziele des Gesetzes halten müssen.

(2) Die Genehmigung kann insbesondere auf den Güterfernverkehr innerhalb eines Umkreises von höchstens einhundertfünfzig Kilometern, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeuges aus, beschränkt werden (Bezirksgenehmigung).

§ 14 (1) Für die Erteilung der Genehmigung ist diejenige höhere Landesverkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk das Unternehmen seinen Sitz oder eine gerichtlich eingetragene Zweiniederlassung hat und das Kraftfahrzeug seinen Standort erhalten soll (Genehmigungsbehörde).

(2) Hat ein Unternehmen keinen Sitz im Inland, so entscheidet diejenige höhere Landesverkehrsbehörde, in deren Bezirk das Grenzzollamt liegt, dem bei der ersten Fahrt aus dem Ausland nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die Zollabfertigung obliegt.

(3) Die Genehmigungsbehörde ist verpflichtet, vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 53), die beteiligten Verbände des Verkehrsgewerbes, die fachlich zuständige Gewerkschaft und die zuständige Industrie- und Handelskammer zu hören. Das Nähere bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung.

§ 15 (1) Die Genehmigung wird durch Aushändigung einer Genehmigungsurkunde erteilt.

(2) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten

1. einen Hinweis auf dieses Gesetz,
2. die Bezeichnung des Unternehmers und den Sitz des Unternehmers,
3. die Bezeichnung des Kraftfahrzeuges, für das die Genehmigung erteilt wird, unter Angabe des amtlichen Kennzeichens und des Standorts,
4. die Zeitdauer, für die die Genehmigung erteilt wird, und

5. die Bedingungen, Auflagen oder verkehrsmässigen Beschränkungen, unter denen die Genehmigung erteilt wird.

(3) Ändert sich die Bezeichnung des Unternehmers, der Sitz des Unternehmens oder das amtliche Kennzeichen, so ist der Genehmigungsbehörde die Genehmigungsurkunde zur Berichtigung vorzulegen. Das gleiche gilt, wenn an die Stelle eines Kraftfahrzeugs, für das eine Genehmigung bereits erteilt ist, ein anderes Kraftfahrzeug treten soll. In diesem Fall darf die Berichtigung jedoch nur vorgenommen werden, wenn das andere Kraftfahrzeug den Erfordernissen des § 10 Abs. 1 Nr. 3 entspricht.

(4) Die Genehmigungsurkunde darf dem Unternehmer erst ausgehändigt werden, nachdem er den Nachweis der Versicherung erbracht hat (§ 27). Einer Aktiengesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft darf die Genehmigungsurkunde erst ausgehändigt werden, wenn ausserdem die Eintragung in das Register nachgewiesen ist.

(5) Der Verlust der Genehmigungsurkunde ist der Genehmigungsbehörde zu melden.

§ 16 (1) Der Unternehmer darf ausserhalb der Nahzone des Standorts Güter für andere auf Entfernungen von weniger als fünfzig Kilometern nicht befördern.

(2) Das Verbot des Absatzes 1 gilt nicht für die An- und Abfuhr von Gütern, die dem Unternehmer zur Beförderung im Güterfernverkehr übergeben werden und für die Unterwegsbedingungen in einem regelmässigen Güterfernverkehr, der nach den §§ 8 und 13 auf eine Linie mit bestimmter Streckenführung beschränkt ist. Das Nähere bestimmt der Tarif. Diese beschränkte Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des § 10 neben der Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr oder der Genehmigung für den Bezirksgüterfernverkehr erteilt werden.

§ 17 Die Genehmigungsbehörde kann jederzeit durch die zuständige Zulassungsbehörde die Betriebssicherheit der Kraftfahrzeuge auf Kosten des Unternehmers nachprüfen lassen.

§ 18 Die Genehmigungsbehörde hat dem zuständigen Versicherungsamt die Genehmigung wegen der Anmeldung des Betriebs zur Berufsgenossenschaft mitzuteilen. Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 653 der Reichsversicherungsordnung bleibt unberührt.

§ 19 (1) Nach dem Tod des Unternehmers kann der Erbe den Betrieb vorläufig weiterführen oder ohne das Erfordernis des § 9 Abs. 2 Satz 2 letzter Halbsatz im ganzen auf einen Dritten übertragen. Das gleiche gilt für den Testamentvollstrecker, Nachlasspfleger oder Nachlassverwalter während einer Testamentvollstreckung, Nachlasspflegschaft oder Nachlassverwaltung.

(2) Die Befugnis erlischt, wenn nicht der Erbe binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Ausschlagung der Erbschaft vorgesehenen Frist oder die in Absatz 1 zweiter Halbsatz genannten Personen binnen drei Monaten nach der Annahme ihres Amtes oder ihrer Bestellung die Genehmigung beantragt haben; ein in der Person des Erben wirksam gewordener Fristablauf wirkt auch gegen nach Nachlassverwalter.

(3) Wird die Genehmigung erteilt, so gilt sie als die dem Rechtsvorgänger erteilte Genehmigung.

Zweiter Titel

Tarif

§ 20 Der Tarif muss alle zur Berechnung des Beförderungsentgeltes (Entgelte für die Beförderung und für Nebenleistungen) notwendigen Angaben und alle anderen für den Beförderungsvertrag massgebenden Beförderungsbedingungen (Kraftverkehrsordnung; Beförderungsbedingungen für den Möbelfernfernverkehr) enthalten.

§ 21 (1) Der Tarif und jede Änderung des Tarifs werden vom Bundesminister für Verkehr nach den hierfür geltenden Rechtsvorschriften festgesetzt.

(2) Der Tarif gilt hinsichtlich der Beförderungsleistung auch für den Speditionsvertrag zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber; unberührt bleibt der Spediteursammelgutverkehr.

§ 22 (1) Die Beförderungsentgelte sind Festentgelte, soweit in dem Tarif nichts anderes bestimmt ist.

(2) Ermässigungen des Beförderungsentgelts und andere Vergünstigungen, die nicht veröffentlicht worden sind und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind unzulässig. Unzulässig sind ferner Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des tarifmässigen Beförderungsentgelts gleichkommen.

(3) Die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrags wird durch tarifwidrige Abreden nicht berührt. Die Höhe des Beförderungsentgelts und die Beförderungsbedingungen richten sich auch in diesen Fällen nach den Bestimmungen des Tarifs.

§ 23 (1) Ist der Beförderungsentgelt unter Tarif berechnet, so hat der Unternehmer den Unterschiedsbetrag zwischen dem tarifmässigen und dem tatsächlich berechneten Entgelt nachzufordern und erforderlichenfalls gerichtlich geltend zu machen und im Wege der Zwangsvollstreckung beizutreiben. Kommt der Unternehmer dieser Verpflichtung innerhalb einer von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 53) festzusetzenden angemessenen Frist nicht nach, so geht die Forderung auf die Bundesanstalt über, die das zuwenig berechnete Entgelt im eigenen Namen einzuziehen hat. In diesem Fall hat sie die Beförderungssteuer, die auf das zuwenig berechnete Entgelt entfällt und noch

nicht entrichtet ist, abzuführen.

(2) Ist Beförderungsentgelt über Tarif berechnet oder sind andere tarifwidrige Zahlungen oder Zuwendungen geleistet, so muss der Leistende diese zurückfordern und erforderlichenfalls gerichtlich geltend machen und im Wege der Zwangsvollstreckung Beitreiben. Kommt der Leistende dieser Verpflichtung innerhalb einer von der Bundesanstalt festzusetzenden angemessenen Frist nicht nach, so geht die Forderung auf die Bundesanstalt über, die das zuviel berechnete Entgelt im eigenen Namen einzuziehen hat. Bei Zuwendungen, die nicht in Geld bestehen, ist der dem Wert der Zuwendung entsprechende Geldbetrag einzuziehen. § 817 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches ist nicht anzuwenden.

(3) Hat ein nach den Absätzen 1 oder 2 Forderungsberechtigter vorsätzlich gehandelt, so geht die Forderung in dem Zeitpunkt auf die Bundesanstalt über, in dem diese dem Schuldner den Übergang mitteilt, im Fall des Konkurses eines Forderungsberechtigten jedoch nur, soweit die Forderung nicht zur Befriedigung der Gläubiger erforderlich ist. Tritt der Konkurs erst innerhalb von drei Monaten nach dem Forderungsübergang ein, so kann der Konkursverwalter verlangen, dass die Bundesanstalt einen entsprechenden Teil der Forderung oder, falls diese bereits eingezogen ist, des Erlöses auf ihn zurücküberträgt.

(4) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Form, in der die nach Absatz 1 Satz und Absatz 2 Satz 1 Berechtigten die Einziehung nach- oder zurückzufordernder Geldbeträge nachzuweisen haben.

§ 24 (1) Vor Festsetzung des Tarifs sind die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 53), die Vertreter der Verkehrsträger, der Spediteure, der Verlader und der Gewerkschaft zu hören.

(2) Die Bundesanstalt wird in Tarifangelegenheiten durch eine Tarifkommission beraten, die der Verwaltungsrat bestellt. Sie besteht aus einem Ausschuss der Güterfernverkehr betreibenden Verkehrsträger und einem Ausschuss der Verkehrsnutzer und Spediteure. Weitere Ausschüsse können gebildet werden.

(3) Einzelheiten über Aufbau und Zuständigkeit der Tarifkommission und das Verfahren werden durch eine Satzung geregelt, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung des Verwaltungsrats erlässt.

§ 25 Der Tarif wird nach dem Gesetz über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 30. Januar 1950 (Bundesgesetzbl. S. 23) verkündet. Er tritt eine Woche nach der Verkündung in Kraft, soweit er nichts anderes bestimmt.

Dritter Titel

Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten

§ 26 Der Unternehmer kann die ihm nach den gesetzlichen Vorschriften oder den Beförderungsbedingungen (§ 20) obliegende Haftung durch Vertrag wegen ausschliessen noch beschränken.

§ 27 (1) Der Unternehmer hat sich gegen alle Schäden, für die er nach den Beförderungsbedingungen haftet, zu versichern. Auf diese Versicherung finden die für die Transportversicherung geltenden Vorschriften des § 148 des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen und Bausparkassen vom 6. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. I S. 315) und des § 187 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag (VVG) vom 30. Mai 1908 (Reichsgesetzbl. S. 263) mit späteren Änderungen entsprechende Anwendung. (2) Der Nachweis der Versicherung ist durch eine vom Versicherer oder seinem Beauftragten zu erteilende Versicherungsbestätigung nach vorgeschriebenem Muster zu erbringen. Der Versicherer oder sein Beauftragter ist verpflichtet, dem Versicherungsnehmer bei Beginn des Versicherungsschutzes die Versicherungsbestätigung kostenlos zu erteilen.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat dem Versicherer oder seinem Beauftragten die Nummer und das Ausstellungsdatum der Genehmigungsurkunde mitzuteilen.

(4) Versicherungsunternehmen, mit denen Unternehmer des Güterfernverkehrs eine Versicherung nach Absatz 1 abgeschlossen haben, sind verpflichtet, das Erlöschen des Versicherungsverhältnisses gemäss § 158 c VVG unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann jederzeit von dem Unternehmer den Nachweis der Versicherung verlangen.

(6) Der Unternehmer ist verpflichtet, die Genehmigungsurkunde unverzüglich an die Genehmigungsbehörde zurückzugeben, wenn eine ausreichende Schadensversicherung nicht mehr besteht.

(7) Die Einzelheiten des Nachweis- und Meldeverfahrens nach den Absätzen 1 bis 4 bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung.

§ 28 (1) Unternehmer und Absender haben dafür zu sorgen, dass über jede Sendung die von dem Bundesminister für Verkehr vorgeschriebenen Beförderungs- und Begleitpapiere ausgefertigt werden.

(2) Der Unternehmer hat ein Fahrtenbuch zu führen. Einzelheiten über Form und Ausfüllung dieses Fahrtenbuches bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates.

(3) Die Genehmigungsurkunde, das Fahrtenbuch und die Beförderungs- und Begleitpapiere sind auf allen Fahrten mitzuführen und auf Verlangen den mit der Überwachung des Güterfernverkehrs beauftragten Stellen zur Prüfung auszuhändigen.

§ 29 Unternehmer und Spediteur haben über den Güterfernverkehr Bücher zu führen und in diesen die Beförderungsgeschäfte, insbesondere das Beförderungsentgelt, nach den Grundsätzen ordnungsmässiger Buchführung ersichtlich zu machen. Der Unternehmer hat die Beförderungspapiere nach Beendigung der Beförderung fünf Jahre aufzubewahren.

§ 30 Die an dem Beförderungsvertrag Beteiligten sind für die Richtigkeit und Vollständigkeit ihrer Angaben und Erklärungen in den Beförderungspapieren verantwortlich.

§ 31 Der Absender hat bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angabe des Inhalts oder des Gewichts der Sendung oder der Beförderungsstrecke einen Zuschlag zu dem Beförderungsentgelt zu zahlen. Das Nähere bestimmen die Beförderungsbedingungen.

§ 32 (1) Die Vermittlung von Ladegut oder Laderaum im Güterfernverkehr ist nur solchen Personen gestattet, bei denen eine derartige Tätigkeit im Rahmen ihres Gewerbebetriebs üblich ist. Über solche Geschäfte sind Bücher zu führen, die Angaben über die Parteien, das beförderte Ladegut, das Beförderungsentgelt und die Provision enthalten müssen. Die Bücher und sonstigen Unterlagen über das Vermittlungsgeschäft sind fünf Jahre aufzubewahren.
 (2) Die am Beförderungsvertrag Beteiligten dürfen sich, unbeschadet der Vorschriften der §§ 33 bis 36, bei der Beschaffung von Ladegut oder Laderaum anderer als der im Absatz 1 bezeichneten Personen nicht bedienen.
 (3) Die für das Vermittlungsgeschäft gezahlte Provision darf weder ganz noch teilweise in irgendeiner Form an Dritte weitergegeben werden.

Vierter Titel

Abfertigungsdienst

§ 33 Abfertigungsspediteur ist ein Spediteur, der im Güterfernverkehr Transporte abfertigt.

§ 34 (1) Der Abfertigungsspediteur wird von der höheren Landesverkehrsbehörde nach Anhörung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 53), der Vertretungen des gewerblichen Güterfernverkehrs und der Spedition und Lagerei bestellt.
 (2) Bestellt werden kann nur eine handelsgerichtlich eingetragene Speditionsfirma, die zuverlässig ist und nach ihren betrieblichen und wirtschaftlichen Einrichtungen die Gewähr für die Erfüllung der Aufgaben des Abfertigungsdienstes bietet.
 (3) Auf die Zurücknahme der Bestellung finden § 78 Abs. 1 Nr. 1 und 5 sowie Abs. 2 Nr. 3 und 4 entsprechende Anwendung. Die Bestellung kann ausserdem zurückgenommen werden, wenn der Abfertigungsspediteur wie-

derholt gegen die Abfertigungsordnung (§ 36) verstossen hat.

(4) Für die Abfertigungsspediteure des Kraftverkehrs der Deutschen Bundesbahn finden die Vorschriften der §§ 33 bis 36 entsprechende Anwendung mit der Massgabe, dass die Abfertigungsspediteure durch die Deutsche Bundesbahn nach Anhörung der höheren Landesverkehrsbehörde bestellt werden. Einer Anhörung der Vertretung des gewerblichen Güterfernverkehrs bedarf es nicht.

§ 35 Der Abfertigungsspediteur erhält von dem Unternehmer des Güterfernverkehrs für seine Tätigkeit ein nach Massgabe des gelten Preisrechts festgesetztes Entgelt.

§ 36 Die Aufgaben des Abfertigungsspediteurs bei der Durchführung des Güterfernverkehrs, insbesondere seine Rechte und Pflichten, werden durch eine Abfertigungsordnung geregelt, die der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlässt. Vor Erlass der Abfertigungsordnung ist der Verwaltungsrat der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 53) zu hören.

Dritter Abschnitt Güternahverkehr

Erster Titel

Allgemeiner Güternahverkehr

§ 80 (1) Wer Güternahverkehr mit Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 750 kg oder mit Zugmaschinen gewerbsmässig betreiben will (allgemeiner Güternahverkehr), bedarf der Erlaubnis. Sie wird dem Unternehmer für seine Person zeitlich unbeschränkt erteilt. Für den Güterlinienverkehr gelten die besonderen Vorschriften der §§ 90 bis 97.

(2) Keiner Erlaubnis bedarf die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen für andere Betriebe dieser Art im Rahmen der Nachbarhilfe.

§ 81 (1) Die Erlaubnis für den Güternahverkehr wird nur erteilt, wenn der Antragsteller oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person sachkundig ist. (2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die den Schluss rechtfertigen, dass der Antragsteller oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person nicht den Anforderungen entspricht, die an diese Person gestellt werden müssen, um die Allgemeinheit vor Schäden und Gefahren zu bewahren.

§ 82 Für die Erteilung der Erlaubnis ist diejenige untere Verkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder eine gerichtlich eingetragene Zweigniederlassung hat (Erlaubnisbehörde).

- § 83 (1) Auf das Erlaubnisverfahren sind die Vorschriften des § 8 Abs. 2 und 3 über die Entscheidung in Zweifelsfällen sowie über die Begründung und Zustellung der Entscheidung, § 10 Abs. 2 über den Nachweis der fachlichen Eignung, § 14 Abs. 2 über die Zuständigkeit bei einem Sitz des Unternehmens im Ausland, § 15 Abs. 1 und 2 Nr. 1 und 2, Abs. 4 Satz 2 und Abs. 5 über Aushändigung, Inhalt und Verlust der Urkunde, § 17 über die Nachprüfung der Betriebssicherheit der Kraftfahrzeuge, § 18 über die Pflicht zur Mitteilung an das Versicherungsamt und § 19 über die Fortführung des Betriebs nach dem Tod des Unternehmers entsprechend anzuwenden, wobei an die Stelle der nach § 8 Abs. 2 zuständigen höheren Landesverkehrsbehörde die untere Verkehrsbehörde tritt.
- (2) Die Vorschrift des § 14 Abs. 3 ist mit der Massgabe entsprechend anzuwenden, dass eine Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt und als beteiligte Verbände des Verkehrsgewerbes die Vertretungen des Güternahverkehrs, des Möbeltransports und der Spedition und Lagerei zu hören sind.
- (3) Ändert sich die Bezeichnung des Unternehmens, so ist der Erlaubnisbehörde die Erlaubnisurkunde zur Berichtigung vorzulegen.
- (4) Wird nach § 103 Abs. 2 Nr. 7 eine Versicherungspflicht eingeführt, so darf die Erlaubnisurkunde dem Unternehmer erst aushändigt werden, nachdem er den Nachweis der Versicherung erbracht hat (§ 27).
- § 84 Entgelte für die Beförderung und für Nebenleistungen im Güternahverkehr sind Höchstentgelte, falls in dem Tarif nichts anderes bestimmt ist. Im übrigen sind auf den Tarif die Vorschriften der §§ 21 und 25 unmittelbar sowie die Vorschriften der §§ 20 und 22 Abs. 2 und 3 entsprechend anzuwenden. Der Tarif kann von der obersten Landesverkehrsbehörde nach den hierfür geltenden Rechtsvorschriften festgesetzt werden, wenn er nur für ein Land oder einen Teil eines Landes Geltung haben soll und der Bundesminister für Verkehr für dieses Gebiet einen Tarif nicht festgesetzt hat. In diesem Falle ist der Tarif nach den landesrechtlichen Vorschriften zu verkünden.
- § 85 (1) Auf die Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten sind die Vorschriften des § 26 über das Verbot des Haftungsausschlusses der Unternehmer anzuwenden.
- (2) Wird die Versicherungspflicht gegen Güterschäden nach § 103 Abs. 2 Nr. 7 eingeführt, so ist die Vorschrift des § 27 über die besonderen Pflichten der Unternehmer entsprechend anzuwenden.
- § 86 Auf allen Fahrten ist eine Ausfertigung der Erlaubnisurkunde mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.
- § 87 Der Unternehmer unterliegt wegen der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften der Aufsicht der Erlaubnisbehörde.

- § 88 (1) Die Erlaubnisbehörde hat die Erlaubnis zurückzunehmen, wenn
1. der Unternehmer oder sein Bevollmächtigter über Tatsachen, die für die Erteilung der Erlaubnis erheblich waren, wissentlich oder grobfahrlässig unrichtige Angaben gemacht hat,
 2. Fest-, Mindest- oder Höchstarife vorgeschrieben sind und die in § 22 Abs. 2 festgesetzten Verpflichtungen (Verbot tarifwidriger Vergünstigungen) oder die Verpflichtung zur Einhaltung der Höchstarife wiederholt gröblich verletzt werden,
 3. die in § 85 Abs. 1 und in § 86 festgesetzten Verpflichtungen (Verbot des Haftungsausschlusses, Mitführen und Vorlegen der Erlaubnisurkunde) wiederholt gröblich verletzt werden,
 4. die Versicherungspflicht gegen Güterschäden nach § 103 Abs. 2 Nr. 7 eingeführt wird und die in § 85 Abs. 2 festgesetzten Pflichten wiederholt gröblich verletzt werden oder
 5. nach Erteilung der Erlaubnis Umstände eintreten, aus denen sich die Unzuverlässigkeit des Unternehmers ergibt.
- (2) Die Erlaubnisbehörde kann die Erlaubnis zurücknehmen, wenn
1. Personen, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind, die im Interesse der öffentlichen Sicherheit erlassenen Vorschriften trotz Verwarnung nicht erfüllt haben,
 2. oder Unternehmer die sozialrechtlichen Verpflichtungen, die ihm kraft Gesetzes hinsichtlich der in seinem Betrieb Beschäftigten obliegen, wiederholt nicht erfüllt hat oder wenn gegen Tarifvereinbarungen zwischen dem Unternehmer und den Arbeitnehmern verstossen worden ist oder
 3. Personen, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind, wegen Verstosses gegen die Tarifvorschriften mehr als zweimal rechtskräftig verurteilt worden sind.

§ 89 Die Vorschriften der §§ 80 bis 88 gelten nicht für den Güternahverkehr der Unternehmer des Güterfernverkehrs und der Deutschen Bundesbahn.

Zweiter Titel

Güterliniennahverkehr

- § 90 (1) Wer Güternahverkehr im Sinne des § 80 Abs. 1 Satz 1 zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten linien- und regelmässig betreiben will (Güterliniennahverkehr), bedarf ausser der Erlaubnis der Genehmigung. Sie wird dem Unternehmer für seine Person, für die Einrichtung und den Betrieb der Linie, die Streckenführung und für die Zahl, Art und das Fassungsvermögen der Kraftfahrzeuge und den Tarif auf Zeit erteilt. Die Vorschriften des § 21 Abs. 2 zweiter Halbsatz und des § 22 sind unmittelbar und die Vorschriften des § 20 entsprechend anzuwenden. Der Unternehmer ist zur Be-

förderung nach dem Tarif verpflichtet, wenn

1. die Beförderung mit den regelmässig für die Linie verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und
2. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abzuwenden und denen er auch nicht abzuhelpfen vermag.

(2) Für die in land- und fortwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung gilt § 80 Abs. 2 entsprechend.

(3) Als Güterliniennahverkehr gilt nicht der Zubringer- und Verteilerverkehr für die Verkehrsträger.

§ 91 (1) Die Genehmigung wird nur erteilt, wenn der Antragsteller oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person sachkundig ist und keine Versagungsgründe nach § 81 Abs. 2 vorliegen.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn durch den beantragten Linienverkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt würden oder der beantragte Verkehr auf Strassen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen.

(3) Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen ist gegeben, wenn für den beantragten Verkehr kein öffentliches Verkehrsbedürfnis vorliegt, insbesondere

1. der beantragte Linienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben, die andere bereits bestehende Unternehmen sachgemäss wahrnehmen, zu gefährden geeignet ist oder
2. der beantragte Linienverkehr einer dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die bestehenden Verkehrsunternehmen vorgreift und wenn bei einer Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsbedienung das vorhandene Unternehmen bereit und in der Lage ist, einer solchen Verbesserung innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist Rechnung zu tragen.

(4) Liegen zur Befriedigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses mehrere Anträge vor, bei denen die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind, so entscheidet die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen, wem die Genehmigung zu erteilen ist.

§ 92 (1) Für die Erteilung der Genehmigung ist diejenige höhere Landesverkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk der Linienverkehr ausschliesslich betrieben werden soll.

(2) Soll der Linienverkehr in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Bestehen Zwei-

fel über den Ausgangspunkt, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der obersten Landesverkehrsbehörde bestimmt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die oberste Landesverkehrsbehörde.

(3) Soll der Linienverkehr in mehreren Ländern betrieben werden, so findet Absatz 2 entsprechende Anwendung. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde für die Bundesregierung der Bundesminister für Verkehr nach Artikel 84 Abs. 5 des Grundgesetzes durch Einzelweisung an die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrags zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.

- § 93 (1) Auf das Genehmigungsverfahren sind die Vorschriften des § 13 Abs. 1 über die Erteilung der Genehmigung unter Bedingungen, Auflagen oder mit verkehrsmässigen Beschränkungen, § 15 Abs. 2 Nr. 3 bis 5 und Abs. 3 über Inhalt und Berichtigung der Urkunde, § 15 Abs. 4 Satz 1 über den Nachweis der Versicherung vor Aushändigung der Urkunde und die in § 83 Abs. 1 genannten Vorschriften mit Ausnahme des § 14 Abs. 2 anzuwenden, wobei an die Stelle der nach § 8 Abs. 2 zuständigen höheren Landesverkehrsbehörde die nach § 92 zuständige Behörde tritt.
- (2) Die Vorschrift des § 14 Abs. 3 ist mit der Massgabe entsprechend anzuwenden, dass eine Anhörung der Bundesanstalt unterbleibt, als beteiligte Verbände des Verkehrsgewerbes die Vertretung des Güternahverkehrs und der Spedition und Lagerei und ausserdem die zuständige Verwaltung der Eisenbahn, deren Verkehrsgebiet berührt wird, sowie der Wegeunterhaltungspflichtige zu hören sind. Falls eine Genehmigung für den überwiegenden Teil der Strecke bereits einem anderen Unternehmer erteilt wurde, ist auch dieser Unternehmer zu hören.
- (3) Die Vorschrift des § 79 über die Zulässigkeit der Beschwerde und über das Beschwerdeverfahren ist anzuwenden.

§ 94 Auf die Pflichten der am Beförderungsvertrag Beteiligten sind die Vorschriften der §§ 26, 27, 28 Abs. 1, §§ 30 und 31 über das Verbot des Haftungsausschlusses und der Haftungsbeschränkung, die Versicherungspflicht des Unternehmers, die Ausfertigung vorgeschriebener Beförderungs- und Begleitpapiere, die Verantwortlichkeit der Beteiligten für die Richtigkeit und die Vollständigkeit aller Angaben und Erklärungen in den Beförderungspapieren anzuwenden. Die Vorschriften des § 32

über die Vermittlung von Ladegut oder Laderaum sind entsprechend anzuwenden.

§ 95 Auf allen Fahrten sind eine Ausfertigung der Genehmigungsurkunde und vorgeschriebene Beförderungs- und Begleitpapiere mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen zur Prüfung vorzulegen.

§ 96 Die Vorschriften der §§ 77 und 78 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie Abs. 2 über die Aufsicht der Genehmigungsbehörde und die Rücknahme der Genehmigung sind entsprechend anzuwenden.

§ 97 (1) Auf den Güterlinienverkehr der Deutschen Bundesbahn und anderer öffentlicher Eisenbahnen sind die Vorschriften der §§ 90 bis 96 mit der Massgabe anzuwenden, dass die Sachkunde und die Versagungstatbestände nach § 91 Abs. 1 nicht zu prüfen sind.

(2) Wollen die Deutsche Bundesbahn und andere öffentliche Eisenbahnen Kraftfahrzeuge von Unternehmern einsetzen, so bedürfen die Unternehmer der Erlaubnis nach § 80 Abs. 1. Die Genehmigungspflicht der Deutschen Bundesbahn und anderer öffentlicher Eisenbahnen bleibt unberührt.

(3) Die Deutsche Bundesbahn ist von der Pflicht befreit, sich gegen Schäden zu versichern (§ 27).

(4) Die von der Deutschen Bundesbahn und anderen öffentlichen Eisenbahnen betriebenen Schienenersatzverkehre (§ 3 Abs. 4 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 - Reichsgesetzbl. II S. 663) bedürfen keiner Genehmigung.

Vierter Abschnitt Straf- und Bussvorschriften

§ 98 Wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluss von Beförderungsverträgen in Abweichung von den gemäss §§ 21 und 22 verbindlichen Bedingungen und Tarifen anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschliesst oder erfüllt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 18 des Wirtschaftsstrafgesetzes vom 26. Juli 1949 (WiGBI. S. 193) in der Fassung des Gesetzes vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I. S. 189).

§ 99 Mit einer Geldbusse bis zu zehntausend Deutsche Mark kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. Güterfernverkehr oder Güterliniennahverkehr ohne die erforderliche Genehmigung oder Güternahverkehr ohne die erforderliche Erlaubnis betreibt (§§ 8, 80, 90);
2. Kraftfahrzeuge als für den Güter- oder Möbelfernverkehr genehmigt, äusserlich kennzeichnet, ohne im Besitz einer Genehmigung zu sein, oder Kraftfahrzeuge als für den Güternahverkehr erlaubt äusserlich kennzeichnet, ohne im Besitz einer Erlaubnis zu sein;

3. den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Bestimmungen oder Anordnungen, sofern sie ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen, oder den Bedingungen, Auflagen oder verkehrsmässigen Beschränkungen der Genehmigung zuwiderhandelt;
4. als Unternehmer des Güterfern- oder -nahverkehrs, als Spediteur, als in deren Geschäftsbetrieb tätige Person oder als sonst am Beförderungsvertrag Beteiligter
 - a) in vorgeschriebenen Beförderungspapieren über Art oder Menge der beförderten Güter oder über die Beförderungstrecken unrichtige, ungenaue oder unvollständige Angaben macht,
 - b) vorgeschriebene Papiere, die im Sinne dieser Bestimmungen unrichtige, ungenaue oder unvollständige Angaben enthalten, den mit der Überwachung des Verkehrs beauftragten Stellen vorlegt oder sie bei der Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen mit sich führt,
 - c) sich entgegen den Bestimmungen des § 32 Ladegut oder Laderaum vermitteln lässt oder
 - d) gegen die im § 29 oder nach § 103 Abs. 2 Nr. 6 angeordnete Buchführungspflicht verstösst;
5. als Unternehmer des Güterfern- oder -nahverkehrs oder in dessen Betrieb tätige Person oder in Ausübung des Werkverkehrs gegen die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 Satz 3, der §§ 16, 23, 27, 28, 39, 40 Abs. 1, §§ 52, 55 Abs. 2, § 58 Abs. 1, § 60 Abs. 1 oder die Vorschriften über die Beschriftung der Kraftfahrzeuge des genehmigten Güterfernverkehrs oder des Güternahverkehrs verstösst oder
6. Ladegut oder Laderaum entgegen den Vorschriften des § 32 vermittelt oder sonst gegen Bestimmungen dieses Paragraphen verstösst.

§ 100 Räumt der Betroffene eine Ordnungswidrigkeit vorbehaltlos ein, so ist die Durchführung einer Unterwerfungsverhandlung nach § 67 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 177) zulässig.

§ 101 Bei Verstössen gegen Bestimmungen die den Güterfernverkehr betreffen, ist die zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die Genehmigungsbehörde.

§ 102 Bei Verstössen gegen Bestimmungen, die den allgemeinen Güternahverkehr betreffen, ist die zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die Erlaubnisbehörde (§ 82), bei Verstössen, die den Güterli-niennahverkehr betreffen, die Genehmigungsbehörde (§ 92).

Fünfter Abschnitt

Schlussbestimmungen

- § 103 (1) Der Bundesminister für Verkehr erlässt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.
- (2) Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen
1. über die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fernverkehrs,
 2. über die Beschriftung und Beschilderung der Kraftfahrzeuge des Fern-
 3. über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge des Güter- und Möbel-
 - fernverkehrs durch eine Ordnungsnummer,
 4. über die Nutzlast der Kraftfahrzeuge des Güter- und des Möbelfern-
 - verkehrs,
 5. über die Wahrnehmung der Befugnisse, die auf Grund der nach frü-
 - herem Recht erlassenen Tarife dem Rechts-Kraftwagen-Betriebsver-
 - band zustanden,
 6. über die statistische Erfassung des Güternahverkehrs und über die Ein-
 - führung von Beförderungs- und Begleitpapieren sowie der Buchfüh-
 - rungspflicht im Güterliniennahverkehr und
 7. über die Einführung einer Pflicht des Unternehmers, sich gegen Schä-
 - den, für die er bei Beförderungen im Güternahverkehr haftet, zu ver-
 - sichern.
- (3) Der Bundesminister für Verkehr kann zur Ordnung des grenzüberschrei-
tenden Güterverkehrs und des Durchgangsverkehrs und zur Durchführung in-
ternationaler Abkommen mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsver-
ordnung Vorschriften erlassen, durch die für diese Verkehre
1. die Genehmigungspflicht auch für den nach diesem Gesetz freien
 - Strassengüterverkehr eingeführt wird oder ausländische Unternehmer
 - von der Genehmigungspflicht oder der Einhaltung anderer Ordnungs-
 - vorschriften dieses Gesetzes befreit werden,
 2. das Genehmigungsverfahren abweichend von den Bestimmungen die-
 - ses Gesetzes geregelt wird,
 3. die Erteilung der Genehmigung dem Bundesminister für Verkehr über-
 - tragen wird und
 4. der Tarif abweichend von den Bestimmungen für den innerdeutschen
 - Verkehr festgesetzt wird.
- § 104 (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Entgegenstehende Bestimmungen treten an diesem Tage ausser Kraft, insbesondere
1. das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26.
 - Juni 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 788) mit Ausnahme des § 5 Abs. 2.

KRAFTVERKEHRSORDNUNG (KVO)
für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

(Beförderungsbedingungen)
Reichsverkehrsblatt 1936 Ausg. B S. 151
- Auszug -

I. Eingangsbestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

(1) Die KVO gilt für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, der von Unternehmen ausgeführt wird, die dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB) angehören.

(2) Sie gilt für diese Unternehmer auch bei Beförderungsleistungen des Güterfernverkehrs von und nach dem Auslande, soweit nicht zwingende ausländische Rechtsvorschriften entgegenstehen.

(3) Welche Beförderungsleistungen als Güterfernverkehr anzusehen sind, ergibt sich aus der Durchführungsverordnung vom 27. März 1936 (RGBl. I, Nr. 32) zum Güterfernverkehrsgesetz vom 26. Juni 1935.

(4) Für die Beförderung von Möbeln, die Umzugsgut, Erbgut oder Heiratsgut sind, in besonders dafür eingerichteten Fahrzeugen und für die Beförderung von lebenden Tieren, ausgenommen kleineren Tieren in Käfigen, Kisten und Körben, gelten besondere Bestimmungen.

§ 2

Änderungen der KVO
Ausführungsbestimmungen

(1) Änderungen der KVO und Ausführungsbestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung im Reichsverkehrsblatt B. Sie treten frühestens zwei Wochen nach der Veröffentlichung in Kraft. Für nur vorübergehende Änderungen einzelner Vorschriften kann angeordnet werden, dass sie mit ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

(2) Insoweit die KVO selbst ihre Ergänzung durch Anordnungen des RKB vorsieht, bedürfen diese nicht der Zustimmung der Reichsbahn und der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

II. Allgemeine Bestimmungen

§ 3

Berechtigte und Verpflichtete aus dem Beförderungsvertrag

Der Beförderungsvertrag wird zwischen dem Unternehmer und dem frachtbriefmässigen Absender des Gutes geschlossen.

Der RKB hat jedoch das Beförderungsentgelt, d. h. die Fracht und die Gebühren für Neben- und Sonderleistungen der Unternehmer (Nebengebühren) zu berechnen und vom Absender oder Empfänger einzuziehen. Insoweit entstehen aus dem Beförderungsvertrag nur zwischen dem RKB und dem Absender oder Empfänger Rechte und Pflichten.

§ 4

Abfertigungsarten

Der Absender kann entweder

- a) das Gut als Stückgut dem Unternehmer zur Verladung übergeben oder
- b) sich ein Fahrzeug für die Verladung des Gutes bestellen (Ladungsverkehr).

Zum Ladungsverkehr gehört auch der Sammelgutverkehr der Spediteure.

§ 5

Abholung und Zustellung der Güter

(1) Stückgüter und Ladungsgüter werden, wenn der Absender nichts anderes beantragt oder im Frachtbrief ausdrücklich vorgeschrieben hat, vom Unternehmer abgeholt und zugestellt, wenn die Gütermenge, die für einen Ursender von einer Ladestelle abzuholen oder für einen Endempfänger nach einer Ladestelle zuzuführen ist, ein Gewicht von mehr als 2,5 t hat.

(2) Auch Güter von einem geringeren Gewicht als in (1) genannt, können durch den Unternehmer abgeholt oder zugeführt werden,

- a) wenn die Güter den Laderaum des Kraftfahrzeuges oder Anhängers ausnutzen oder die einzige Ladung des Kraftfahrzeuges oder Anhängers bilden und bei nur einer Stelle aufgeladen oder bei nur einer Stelle abgeladen werden,
- b) wenn die mehreren Stellen, an denen die Güter aufgeladen oder abgeladen werden, jeweils auf einer zusammenhängenden Grundfläche liegen, die dem Absender oder dem Empfänger gehört oder von ihm gemietet oder gepachtet ist, oder
- c) wenn das Gut lose verladen und in besonderem Masse der Bruch- oder Beschädigungsgefahr ausgesetzt ist oder wenn eine besondere Rollfuhrleistung mit Zwischenumschlag mit erheblich, den Verfrachtern nicht zumutbaren Umständen oder Umwegen oder Kosten verbunden wäre,

- d) wenn am Versandort oder am Bestimmungsort kein Spediteur oder Fuhrunternehmer oder Kraftfahrunternehmer des Güternahverkehrs ansässig ist.

(3) Für die Abholung und Zustellung der Güter bestellen RKB und Unternehmer ortsansässige Spediteure oder Fuhrunternehmer oder Kraftfahrunternehmer des Güternahverkehrs als ihre Beauftragten. Diese haben die Güter abzuholen oder zuzuführen, wenn die in (1) und (2) für eine Abholung oder Zuführung durch den Unternehmer geforderten Voraussetzungen nicht erfüllt sind oder wenn in einem der in (2) bezeichneten Fälle der Unternehmer die Abholung und Zuführung der Güter nicht selbst ausführen will oder kann.

Die vorstehende Regelung gilt auch in den Fällen, in denen der Absender die Abholung durch den Unternehmer beantragt oder die Zuführung durch ihn im Frachtbrief vorgeschrieben hat.

Der RKB bestimmt nach Anhörung der örtlichen Vertretung des ortsansässigen Speditions-, Fuhr- und Kraftverkehrsgewerbes, inwieweit die Empfänger über die Zuführung von Gütern, die ihnen nach (1) oder (2) durch die Unternehmer zugeführt werden können, anderweitig zu verfügen berechtigt sind, wenn nicht der Absender für die Zuführung im Frachtbrief oder durch nachträgliche Verfügung eine bestimmte entgegenstehende Anordnung getroffen hat.

Der RKB veranlasst die erforderlichen Bekanntmachungen.

(4) Für Stückgüter und Teile von Ladungen im Gewicht bis zu 2,5 t, die der Unternehmer abholt oder zuführt, werden für die Abholung oder Zuführung die Rollgebühren des Einheitsgebührentarifs für bahnamtliche Rollfuhrunternehmer erhoben.

Auf die Rollfuhr von Stückgütern und Teilen von Ladungen, die von den nach (3) bestellten Beauftragten des RKB oder Unternehmers ausgeführt wird, finden die für gleiche Leistungen örtlich geltenden Gebühren des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes Anwendung.

(5) Wegen der Haftung der Unternehmer für Rollfuhrleistungen vgl. § 33.

§ 6

Haftung für Dritte

Die Unternehmer haften für die Personen, deren sie sich zur Erfüllung und bei Ausführung ihrer Aufgaben bedienen.

§ 8

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter

(1) Von der Beförderung ausgeschlossen sind

- a) die dem Postzwang unterliegenden Gegenstände,
- b) Gegenstände, deren Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus

Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist,

c) Leichen.

(2) Bedingungsweise sind zur Beförderung zugelassen:

a) Explosionsgefährliche Gegenstände:

1. Sprengstoffe (Spreng- und Schiessmittel und ähnliche Stoffe),
2. Munition,
3. Zündwaren, Feuerwerkskörper udgl. ,
4. verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase,
5. Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln,

b) selbstentzündliche Stoffe,

c) entzündbare Stoffe,

1. brennbare Flüssigkeiten,
2. entzündbare feste Stoffe,

d) giftige Stoffe,

e) ätzende Stoffe,

f) fäulnisfähige, übelriechende oder ekelerregende Stoffe,

g) Gold und Silber, Platin, Geld, Münzen und Papiere mit Geldwert, auch amtl. Wertzeichen, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen, besonders wertvolle Stickereien sowie andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguss und Kunstaltertümer,

h) lebende Tiere,

bei Beachtung der für ihre Beförderung vom RKB und von den Polizeibehörden getroffenen Vorschriften.

§ 9

Beförderungspreise, Nebengebühren

(1) Die Frachten des Güterfernverkehrs und die Gebühren für Nebenleistungen und für Sonderleistungen der Unternehmer (Nebengebühren) werden nach den vom RKB im Einvernehmen mit der Reichsbahn und mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers aufgestellten Tarifen samt ihren Anwendungsbedingungen berechnet.

(2) Ermässigungen und Erhöhungen der Frachten und der Nebengebühren sowie andere Abweichungen von den Tarifen, die nicht in diesen selbst vorgesehen sind und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind unzulässig, es sei denn, dass es sich um solche Nebengebühren handelt, für die im Tarif ausdrücklich vorgesehen ist, dass sie in der angegebenen Höhe zwar erhoben werden können, aber nicht erhoben zu werden brauchen.

Unzulässig sind ferner Zahlungen oder andere Zuwendungen - auch in der Form von Leistungen -, die einer Umgehung des tarifmässigen Beförderungsentgelts gleichkommen. Das gleiche gilt von Aufwendungen irgendwelcher Art an Angestellte oder Familienangehörige der Verfrachter.

Die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages wird jedoch durch tarifwidrige Abreden und Handlungen nicht berührt. Die Höhe des Beförderungsentgelts richtet sich auch in diesen Fällen nach der KVO und den Tarifen.

(3) Für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen, für Wohlfahrtszwecke und für Beförderungen, die der innere Dienst des RKB erfordert, sind im Einvernehmen mit der Reichsbahn und mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers Preisermäßigungen und sonstige Begünstigungen zulässig.

(4) Die Tarife und ihre Änderungen müssen im Reichsverkehrsblatt B veröffentlicht werden. Sie treten frühestens im Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung in Kraft. Erhöhungen des Beförderungsentgelts oder Erschwerungen der Anwendungsbedingungen der Tarife treten jedoch frühestens zwei Wochen nach der Veröffentlichung in Kraft.

(5) Die Bestimmungen dieses Paragraphen beziehen sich nicht auf die Gebühren, die Unternehmer, die nicht zum Güterfernverkehr zugelassen sind, oder Spediteure für ihre Mitwirkung bei der Beförderung, insbesondere für speditionelle Verrichtungen im Sammelgut- und sonstigen Ladungsverkehr und für Rollfuhrleistungen erheben. Die vom RKB für diese Leistungen festgesetzten Gebühren gelten jedoch für die von ihm oder den Unternehmern mit Rollfuhrleistungen beauftragten Dritten als Höchstsätze. Die Verbindlichkeit von Vereinbarungen des Speditions-, Fuhr- und Kraftwagennahverkehrs-Gewerbes, durch die diese Gebühren als Mindestgebühren festgelegt werden, bleibt unberührt.

III. Bestimmungen über die Beförderungspapiere

§ 10

Form des Frachtbriefes

(1) Jede Sendung muss von einem Frachtbrief begleitet sein. Es sind die Frachtbriefe des RKB zu verwenden, die vom RKB gegen Bezahlung der im Tarif genannten Gebühr bezogen werden können.

(2) Der Frachtbrief ist mit mindestens drei Durchschriften auszufertigen. Die Erstschrift begleitet das Gut, eine Durchschrift erhält der Absender, wegen der Verwendung der weiteren Durchschriften trifft der RKB nähere Anordnung.

§ 11

Inhalt des Frachtbriefes

(1) Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen:

- a) Ort und Tag der Ausstellung,
- b) den Versand- und Bestimmungsort, nach Möglichkeit unter näherer Angabe der Ein- und Ausladestelle oder der Ein- und Ausladestellen,

- c) die den Ein- und Ausladestellen nächstgelegenen Eisenbahntarifbahnhöfe,
 - d) Name, Wohnort und, wenn kein Ausladeplatz angegeben ist, auch Wohnung oder Geschäftsstelle dem Empfängers, an den das Gut ausgeliefert werden soll, sowie nach Möglichkeit seine Drahtanschrift und Fernsprechnummer,
 - e) Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, fernder die Angabe des Bruttogewichtes in Kilogramm oder den Antrag auf Feststellung des Gewichtes durch den Unternehmer, ausserdem, wenn die Sendung vom Unternehmer als Stückgut übernommen werden soll, die Anzahl der Stücke unter Angabe von Zeichen und Nummer oder Adresse,
 - f) Unterschrift des Absenders mit Namen oder Firma sowie seine Wohnung oder Geschäftsstelle, nach Möglichkeit mit Drahtanschrift und Fernsprechnummer,
 - g) Angabe der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigelegt sind,
 - h) Angabe der Kosten, die der Absender übernehmen will (Freivermerk),
 - i) Höhe der Nachnahme, mit der das Gut bleastet wird.
- (2) Ausserdem können mit dem Unternehmer folgende Vereinbarungen getroffen werden, die ebenfalls in den Frachtbrief eingetragen werden müssen:
- a) Bezeichnung einer bestimmten Zoll- oder Steuerstelle, bei der eine Zoll- oder Steuerbehandlung vorgenommen werden soll,
 - b) Angabe, dass zur Zoll- oder Steuerbehandlung ein bestimmter Bevollmächtigter hinzugezogen werden soll,
 - c) Vereinbarung über eine gegenüber den Vorschriften des § 26 abgekürzte Lieferfrist,
 - d) Weisungen über die Zuführung der Sendung,
 - e) Erklärung gemäss § 18 (2) (mangelhafte Verpackung),
 - f) Vereinbarung über Ver- und Entladung des Gutes,
 - g) Weisungen wegen der Benachrichtigung bei Ablieferungshindernissen,
 - h) Weisungen wegen der Weiterbeförderung des Gutes auch mit anderen Verkehrsmitteln,
 - i) Anträge über die im Nebengebührentarif vorgesehen Leistungen.
- (3) Andere als die vorbezeichneten Angaben und Erklärungen darf der Absender in den Frachtbrief nicht eintragen.

Alle Eintragungen im Frachtbrief müssen in deutscher Sprache deutlich geschrieben sein.

Frachtbriefe mit abgeänderten oder radierten Eintragungen brauchen nicht angenommen zu werden. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn sie der Absender mit seiner Unterschrift anerkennt. Handelt es sich um die Zahl der Stücke oder das Gewicht der Sendungen, so sind ausserdem die berechtigten Angaben in Buchstaben zu wiederholen.

§ 13

Haftung für die Angaben im Frachtbrief

(1) Sind die Angaben oder Erklärungen des Absenders im Frachtbrief unrichtig, ungenau, unvollständig oder unzulässig, so trägt er alle daraus entstehenden Folgen und haftet insbesondere für jeden etwa entstehenden Schaden (vgl. ausserdem § 37 (1) 3 des Güterfernverkehrsgesetzes).

(2) Die Haftung des frachtbriefmässigen Absenders ändert sich nicht, wenn der Unternehmer auf seinen Antrag den Frachtbrief ausfüllt.

IV. Abschluss des Beförderungsvertrages

Berechnung und Zahlung des Beförderungsentgelts
Nachnahmen

§ 14

Bestellung von Fahrzeugen, Wagenstellungsvertrag

(1) Im Ladungsverkehr sind die Fahrzeuge entweder beim RKB oder bei einem Unternehmer zu bestellen. Darf der Unternehmer nach den zwischen ihm und dem RKB getroffenen Abmachungen nicht unmittelbar über die Fahrzeuge verfügen oder kann er mangels geeigneten eigenen Laderaumes der Anforderung nicht entsprechen, so hat er die Bestellung an den RKB weiterzuleiten.

(2) Bei der Bestellung sind anzugeben:

- a) Name, Wohnort und Wohnung des Absenders, möglichst mit Drahtanschrift und Fernsprechnummer,
- b) Name, Wohnort und Wohnung des Bestellers, möglichst mit Drahtanschrift und Fernsprechnummern, wenn der Besteller ein anderer als der Absender ist,
- c) Einladeplatz sowie Tag und Stunde, wann das Fahrzeug gestellt werden soll,
- d) Name und Wohnort des Empfängers, der Bestimmungsort,
- e) Art und ungefähres Gewicht des Gutes.

(3) Ist die Bestellung nach (1) angenommen, so hat der RKB oder der Unternehmer die Verpflichtung, ein geeignetes Fahrzeug antragsgemäss zu stellen. Kann das Fahrzeug erst zu einem späteren Zeitpunkt gestellt werden, so ist der Besteller zu befragen, ob er mit der späteren Stellung einverstanden ist.

(4) Die Fahrzeuge sollen grundsätzlich, soweit sie für die Beförderung geeignet und fahrbereit sind, in der Reihenfolge gestellt werden, in der sie angefordert werden. Der RKB kann nach pflichtgemässen Ermessen allgemein oder im Einzelfalle etwas anderes anordnen.

(5) Werden zugesagte Fahrzeuge nicht rechtzeitig gestellt, so werden dem Besteller die von ihm nachgewiesenen Kosten des vergeblichen Versuches der Aus-

lieferung, höchstens aber der Betrag des Wagenstandgeldes für einen Tag erstattet.

(6) Wird ein Fahrzeug vor der Bereitstellung wieder abbestellt, so hat der Besteller die tarifmässige Abbestellgebühr zu entrichten.

Wird ein Fahrzeug nach der Bereitstellung unbeladen zurückgegeben oder nach Ablauf der Beladefrist wegen Nichtbeladung dem Besteller wieder entzogen, so ist vom Zeitpunkt der Bereitstellung an das tarifmässige Wagenstandgeld zu zahlen.

Der RKB kann für besondere Verhältnisse anordnen, dass neben der Abbestellgebühr oder dem Wagenstandgeld noch eine besondere Vergütung für die geleisteten Leerkilometer zu zahlen ist. Dem Besteller gegenüber ist eine solche Anordnung nur wirksam, wenn sie ihm bei der Annahme der Bestellung mitgeteilt wird.

(7) Holt der Unternehmer im Auftrage des Bestellers des Fahrzeuges oder des von diesem bezeichneten Absenders Stückgüter oder Teile einer Ladung ab und schliesst sich an diese Abholung aus einem nicht vom Unternehmer zu vertretenden Grunde kein Fernbeförderung an, so hat der Auftraggeber dem Unternehmer ausser den in (6) genannten Gebühren die ortsüblichen Rollgebühren zu bezahlen.

(8) Bei Bestellung eines Wagens kann der Unternehmer Sicherheit in Höhe des tarifmässigen Wagenstandgeldes für einen Tag verlangen. Der RKB kann anordnen, dass unter bestimmten Verhältnissen keine oder eine höhere Sicherheit verlangt werden darf.

§ 15

Abschluss des Beförderungsvertrages

(1) Der Beförderungsvertrag ist abgeschlossen, sobald der Unternehmer Gut und Frachtbrief übernommen hat. Als Zeichen der Annahme ist der Frachtbrief nebst Durchschriften nach vollständiger Auslieferung des Gutes vom Unternehmer zu unterschreiben.

(2) Der Unternehmer hat in den Frachtbrief und in die Durchschriften folgendes einzutragen:

- a) Tag und Uhrzeit der Be- und Entladung,
- b) den Namen des Fahrers und Begleiters,
- c) das amtliche Kennzeichen des Lastkraftwagens,
- d) die Nutzlast des Motorwagens und des Anhängers bzw. der Anhänger nach dem Kraftfahrzeugbrief,
- e) die genaue Anschrift des Fahrzeughalters.

(3) Der vom Unternehmer unterschriebene Frachtbrief dient als Beweis für den Beförderungsvertrag.

§ 17

Beladung der Wagen. Überlastung

(1) Die Güter - ausgenommen Stückgüter - sind vom Absender zu verladen. Übernimmt auf Antrag des Absenders der Unternehmer die Verladung, so kann er dafür die im Tarif vorgesehene Gebühr berechnen. Für die betriebssichere Verla-

dung ist der Unternehmer verantwortlich.

(2) Für die Beladung der Fahrzeuge ist die zulässige Belastung massgebend. Der RKB bestimmt, inwiefern bei der Beladung der Fahrzeuge je nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes darauf Bedacht zu nehmen ist, dass die zulässige Belastung auch nicht während der Beförderung infolge von Witterungseinflüssen überschritten wird.

(3) Wird am Versandort bei einer vom Absender verladene Sendung eine Wagenüberlastung festgestellt, so kann der Unternehmer vom Absender die Abladung des Übergewichts verlangen. Geschieht dies nicht alsbald oder wird die Überlastung unterwegs festgestellt, so hat der Unternehmer das Übergewicht auf Gefahr des Absenders abzuladen. Der abgeladene Teil wird dem Absender zur Verfügung gestellt. Trifft dieser binnen angemessener Frist keine Anweisung, so gilt § 28.

Für das auf dem Fahrzeug verbleibende Gewicht wird die Fracht vom Versand- bis zum Bestimmungsort berechnet. Für den abgeladenen Teil wird die Fracht für die durchlaufene Strecke nach dem Frachtsatz berechnet, der vom Versand- bis zum Unterwegsort für die Hauptsendung gilt. Wenn auf Anweisung des Absenders der abgeladene Teil weiter- oder zurückbefördert wird, so ist er als besondere Sendung zu behandeln und für ihn die tarifmässige Fracht zu berechnen.

Für Ab- und Aufladen, Einlagerung und Wagenaufenthalt können die tarifmässigen Gebühren erhoben werden.

§ 18

Verpackung, Zustand und Bezeichnung des Gutes

(1) Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutze gegen gänzlichen oder teilweise Verlust oder gegen Beschädigung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

(2) Ist der Absender dieser Vorschrift nicht nachgekommen, so kann der Unternehmer die Annahme des Gutes ablehnen oder auf Kosten des Absenders die Verpackung vervollständigen oder verlangen, dass der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder die Mängel der Verpackung anerkennt.

(3) Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung. Er hat insbesondere dem Unternehmer den Schaden zu ersetzen, der ihm aus solchen Mängeln entsteht. Sofern das Fehlen oder der mangelhafte Zustand der Verpackung im Frachtbrief nicht anerkannt ist, hat der Unternehmer die Mängel nachzuweisen.

(4) Nimmt der Unternehmer ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann er verlangen, dass der Absender den Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders bescheinigt.

(5) Stückgüter hat der Absender haltbar, deutlich und in einer Verwechslungen ausschliessenden Weise zu zeichnen. Die Zeichen müssen mit den Angaben im

Frachtbrief übereinstimmen. Alte Anschriften und Zettel müssen entfernt oder deutlich durchstrichen sein.

§ 19

Annahme

(1) Sofern zwingende Gründe des Betriebes oder öffentliche Interessen es erfordern, kann der RKB anordnen, dass

- a) die Annahme von Gütern ganz oder teilweise eingestellt wird;
- b) gewisse Sendungen vorübergehend von der Annahme ausgeschlossen oder nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden;
- c) gewisse Sendungen vorübergehend vorzugsweise zur Beförderung angenommen werden.

Derartige Massnahmen sind bekanntzumachen.

(2) Der RKB gibt die Auflieferungszeiten für Stückgüter örtlich bekannt.

(3) Die Frist, innerhalb der die Beladung regelmässig beendet sein muss (Ladefrist) bestimmt der RKB, der sie auch bekanntgibt. Wird die Ladefrist überschritten, oder der wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandete Frachtbrief nicht innerhalb der Ladefrist berichtigt übergeben, so hat der Absender das tarifmässige Wagenstandgeld zu zahlen. Der Unternehmer kann, wenn die Ladefrist um mehr als zwölf Stunden überschritten wird, das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders ausladen und auf Lager geben.

§ 20

Frachtberechnung

(1) Der Frachtberechnung wird die Eisenbahntarifentfernung zwischen dem der Einladestelle nächstgelegenen Eisenbahntarifbahnhof und dem der Ausladestelle nächstgelegenen Eisenbahn tarifbahnhof zugrunde gelegt. Als Eisenbahntarifbahnhöfe gelten die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif) enthaltenen Bahnhöfe.

Der RKB kann abweichend von der vorstehenden Regelung im Einvernehmen mit der Reichsbahn

- a) für einzelne Verkehrsbeziehungen allgemein oder aus besonderem Anlass anordnen, dass der Frachtberechnung statt der Eisenbahntarifentfernung die Entfernung über bestimmte Strassenverbindungen zugrunde gelegt wird,
- b) für Orte mit mehreren Tarifbahnhöfen für bestimmte Ortsbezirke, die für die Frachtberechnung massgebenden Tarifbahnhöfe festlegen.

(2) Die Fracht wird für die dem Unternehmer mit einem Frachtbrief übergebene Sendung berechnet. Als eine Sendung dürfen nur Güter aufgeliefert werden, die dem Unternehmer von einem Absender und zur Auslieferung an einen Empfänger übergeben werden.

Güter, die an mehreren Stellen verladen oder an mehreren Stellen entladen werden, dürfen als eine Sendung nur dann behandelt werden,

- a) wenn sämtliche Einladestellen innerhalb desselben Versandortes und sämtliche Ausladestellen innerhalb desselben Bestimmungsortes gelegen sind, es sei denn, dass der RKB nach Anhörung der örtlichen Vertretungen des ortsansässigen Speditions-, Fuhr- und Kraftverkehrsgewerbes die Abhol- und Zustellbereiche anders gestgelegt hat;
- b) wenn für sämtliche Einlade- oder Ausladestellen, auch wenn sie an verschiedenen Orten gelegen sind, nach (1) dieselben Eisenbahntarifbahnhöfe für die Frachtberechnung massgebend sind;
- c) wenn der RKB im Einvernehmen mit der Reichsbahn örtlich von a) und b) abweichende Regelung getroffen hat.

Im Ladungsverkehr dürfen auf einen Frachtbrief höchstens 25 t Gut aufgeliefert werden, es sei denn, dass ein Lastzug mit höherer Nutzlast zur Verfügung gestellt wird. Der RKB kann jedoch eine binnen eines Tages angebotene und verladebereite Sendung auf mehrere Fahrzeuge verteilen. Bei der Verteilung einer Sendung auf mehrere Fahrzeuge ist auf jedem Fahrzeug oder Lastzug eine Ausfertigung des Frachtbriefes mitzuführen; auf jeder Ausfertigung ist zu vermerken, dass die Sendung auf mehrere Fahrzeuge verteilt ist.

(3) Eine Sendung wird für die Frachtberechnung als Stückgut behandelt, wenn sie dem Unternehmer übergeben ist, ohne dass die Stellung eines besonderen Kraftfahrzeugs oder Anhängers beantragt war. Eine Sendung wird für die Frachtberechnung als Ladung behandelt, wenn für sie auf Antrag ein besonderes Kraftfahrzeug oder ein besonderer Anhänger oder ein besonderer Lastzug gestellt worden ist.

(4) Der Tarif enthält nähere Bestimmungen über die Frachtberechnung, insbesondere über die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Mindestgewichte, die Abrundung der Frachtbeträge, die Anwendung der Haupt- und Nebenklassen, die Erhebung des Bedeckungszuschlags, die Frachtberechnung bei ungleich tarifierten Gütern im Ladungsverkehr und bei sperrigen Stückgütern, ferner die Anwendungsbedingungen für bestimmte Ermässigungen sowie die im Haus-Haus-Verkehr neben der Fracht zu erhebenden Gebühren.

(5) Hat der Absender gemäss § 11 (2) a eine bestimmte Zoll- oder Steuerstelle, bei der eine Zoll- oder Steuerbehandlung vorgenommen werden soll, vorgeschrieben, so ist, falls diese nicht an dem üblichen Beförderungsweg oder in seiner nächsten Nähe liegt, die Sendung zunächst bis zu dieser Zoll- oder Steuerstelle abzufertigen und von dort unter neuer Frachtberechnung neu abzufertigen.

§ 21

Zahlung der Fracht

(1) Der Absender hat die Wahl, ob er die Fracht bei Aufgabe des Gutes bezahlen oder auf den Empfänger überweisen will.

(2) Der RKB kann jedoch bei Gütern, die schnell verderben oder die wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Fracht nicht sicher decken, Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

(3) Der Absender kann als Freibetrag auch gewisse auf dem Beförderungsweg entstehende Kosten oder von diesen oder der Fracht einen bestimmten Betrag übernehmen.

(4) Die Beträge, die der Absender übernehmen will, hat er in der dafür bezeichneten Spalte des Frachtbriefes anzugeben (Freivermerk). Durch Ausfüllung des Freivermerks ohne Beifügung einer Beschränkung verpflichtet sich der Absender zur Bezahlung der ganzen Fracht und aller übrigen Kosten einschliesslich der Gebühren nach § 5, die bei der Beförderung entstehen.

(5) Frachtbeträge und sonstige Kosten, deren Bezahlung der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen.

(6) Kann der vom Absender zu bezahlende Freibetrag bei der Aufgabe des Gutes nicht berechnet werden, so kann der RKB ebenso wie für die vom Absender übernommenen Zoll- und ähnlichen Kosten die Hinterlegung einer Sicherheit verlangen.

(7) Weitere Bestimmungen über die Frachtzahlung trifft der RKB.

§ 23

Frachtnachzahlung und Frachterstattung

(1) Sind Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren oder sonstige Kosten unrichtig oder gar nicht erhoben worden, so ist der Unterschiedsbetrag nachzuzahlen oder zu erstatten. Der RKB hat unverzüglich nach Feststellung des Fehlers den Verpflichteten zur Zahlung aufzufordern oder dem Berechtigten den zuviel erhobenen Betrag zu erstatten. Gegen die Feststellung kann der Zahlungspflichtige binnen einer Frist von 6 Wochen Einspruch erheben.

(2) Weist der Absender nach, dass seine Angaben im Frachtbrief über den Inhalt oder das Gewicht der Sendung den Tatsachen nicht entsprechen, so kann er die Erstattung der infolge der Unrichtigkeit seiner Angaben etwa erhobenen Mehrfracht verlangen. Hat der Absender im Frachtbrief eine im Tarif als Bedingung für eine günstigere Frachtberechnung vorgeschriebene Erklärung nicht oder unrichtig oder ungenau abgegeben, so kann der RKB beim Vorliegen von Billigkeitsgründen die dadurch erwachsene Mehrfracht erstatten.

(3) Bei Unterschiedsbeträgen auf Grund des Abs. 1 und 2 bis zu 2. -- DM kann von der Erstattung oder Einziehung abgesehen werden.

(4) Zu wenig gezahlte Beträge hat der Absender nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so haftet der Absender nur für die Nachzahlung derjenigen Kosten, zu deren Vorauszahlung er durch den Freivermerk verpflichtet ist. Im übrigen ist der Empfänger zur Nachzahlung verpflichtet.

(5) Zur Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren oder sonstigen Kosten sowie zur Empfangnahme zuviel

erhobener Beträge ist derjenige berechtigt, der die Mehrzahlung geleistet hat.

(6) Bei Geltendmachung dieser Ansprüche beim RKB ist der Frachtbrief vorzulegen. Ist die Mehrfracht durch den Absender bezahlt, so kann dieser die Erstattung des Unterschiedsbetrages auch auf Grund der ihm ausgehändigten Durchschrift des Frachtbriefes beantragen; der RKB kann jedoch bei der endgültigen Erledigung des Erstattungsanspruchs die Vorlage der Urschrift des Frachtbriefes verlangen, um auf ihm die Erledigung zu beurkunden.

§ 25

Einlösung des Frachtbriefes und Abnahme des Gutes

(1) Am Bestimmungsort werden Frachtbrief und Gut dem Empfänger gegen Empfangsbescheinigung übergeben. Die Übergabe kann von der Zahlung der durch den Beförderungsvertrag begründeten Forderung abhängig gemacht werden.

(2) Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ist der Empfänger berechtigt, die Übergabe des Frachtbriefes und des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender eine nach § 27 noch zulässige entgegenstehende Verfügung erteilt.

Durch die Annahme des Frachtbriefes und des Gutes wird der Empfänger verpflichtet, dem RKB nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

(3) Wegen der Zuführung der Güter vgl. § 5.

(4) Wird das Gut vom Unternehmer dem Empfänger zugeführt, so ist dieser zu seiner Abnahme innerhalb der im Tarif festgesetzten Entladefrist verpflichtet. Wird das Gut nicht innerhalb dieser Frist abgenommen, so kann das tarifmässige Wagenstandgeld erhoben werden.

Stellt der Empfänger den Antrag auf Feststellung eines behaupteten teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes, so ist, soweit die Feststellung nicht unverzüglich vorgenommen werden kann, der Unternehmer berechtigt, entweder das Gut gleichwohl dem Empfänger zu übergeben, wenn dieser dazu bereit ist, oder es auf Lager zu nehmen. In letzterem Falle geht die Ladung auf Kosten des Unternehmers, wenn die Feststellung des Tatbestandes gegen ihn ausschlägt, umgekehrt auf Kosten des Empfängers.

(5) Hat der Absender im Frachtbrief Nachzahlung oder Verwiegung des Gutes am Bestimmungsort beantragt oder verlangt der Empfänger bei der Ablieferung, dass die Güter in seiner Gegenwart nachgezählt oder nachgewogen werden, so hat der Unternehmer diesem Verlangen zu entsprechen, falls geeignete Wiegevorrichtungen vorhanden sind und die Beschaffenheit des Gutes es gestattet. Für die Nachzahlung oder Nachwiegung kann die tarifmässige Gebühr erhoben werden.

§ 26 Lieferfrist

(1) Die Lieferfrist beginnt für die vom Unternehmer bis um 12 Uhr übernommenen Güter um 18 Uhr, für die nachmittags übernommenen Güter um Mitternacht.

Die Lieferfrist beträgt für je angefangene 300 km 24 Stunden.

Ist der auf die Auflieferung des Gutes folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag, so beginnt die Lieferfrist einen Tag später. Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Feiertag, so läuft die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktages ab.

Der Absender kann mit dem Unternehmer eine verkürzte Lieferfrist vereinbaren. Die verkürzte Lieferfrist ist im Frachtbrief zu vermerken.

(2) Der RKB kann mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums Zuschlagfristen für folgende Fälle festsetzen:

- a) für aussergewöhnliche Verhältnisse auf den Verkehrsstrassen z.B. Glatt-eis, Schneeverwehungen,
- b) für Beförderungen nach über 100 km abseits der Hauptverkehrsstrassen gelegenen Orten,
- c) für behördlich angeordnete Umleitungen.

(3) Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf das Gut dem Empfänger zugeführt worden ist oder aus Gründen, die in seiner Person liegen, nicht zugeführt werden konnte. Insbesondere ist sie auch gewährt, wenn vor ihrem Ablauf der Empfänger von der Ankunft benachrichtigt oder das Gut ihm am Bestimmungsorte zur Abnahme angeboten ist.

(4) Der Lauf der Lieferfrist ruht auf die Dauer

- a) des Aufenthaltes, der durch Zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Massnahmen oder infolge Kontrolle durch den RKB verursacht wird,
- b) einer durch nachträgliche Verfügung des Absenders hervorgerufenen Verzögerung der Beförderung,
- c) der durch Abladen eines Übergewichtes erforderlichen Zeit,
- d) einer ohne Verschulden des Unternehmers eingetretenen Betriebsstörung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird,
- e) einer behördlich angeordneten Strassensperre, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird,
- f) des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Unternehmers dadurch entstanden ist, dass am Gut oder an der Verpackung Ausbesserungsarbeiten vorgenommen oder vom Absender verladene Sendungen um- oder zu-rechtgeladen werden mussten.

V. Abänderung des Beförderungsvertrages

§ 27

Nachträgliche Verfügungen des Absenders und Anweisungen des Empfängers

(1) Der Absender kann bis zur Zahlung der Fracht oder der anderen auf der Sendung lastenden Kosten durch den Empfänger oder bis zur Auslieferung der Sendung an den Empfänger nachträglich verfügen:

- a) dass das Gut am Versandort zurückgegeben werden soll,
- b) dass das Gut unterwegs angehalten werden soll,
- c) dass die Ablieferung des Gutes an den Empfänger ausgesetzt werden soll,
- d) dass das Gut an einen anderen Empfänger abgeliefert werden soll,
- e) dass das Gut nach dem Versandort zurückgesandt werden soll,
- f) dass eine Nachnahme nachträglich auferlegt, erhöht, herabgesetzt oder aufgehoben werden soll,
- g) dass überwiesene Beträge von ihm selbst anstatt vom Empfänger eingezogen werden sollen,
- h) dass ein Gut nach einem anderen Bestimmungsort weitergeleitet werden soll,
- i) dass Teile einer Ladung an verschiedenen oder an anderen Ausladestellen, als im Frachtbrief vorgeschrieben war, abgeliefert werden sollen, eine solche Verfügung ist jedoch nur statthaft, wenn auch die neu bezeichneten Ausladestellen für die Frachtberechnung zum selben Bestimmungsbahnhof gehören.

In den vorstehend unter d), e), h) und i) vorgesehenen Fällen kann der Absender für die Weiter- oder Rückbeförderung auch eine andere Beförderungsart oder die Benutzung eines anderen Verkehrsmittels vorschreiben.

Verfügungen anderer Art sind unzulässig. Das gleiche gilt für Verfügungen über einzelne Teile der Sendung, ausgenommen den in i) genannten Fall.

Der RKB kann nähere Bestimmungen für die Erteilung und Ausführung nachträglicher Verfügungen treffen.

(2) Der Unternehmer darf die Ausführung einer ihm ordnungsgemäss zugegangenen nachträglichen Verfügung nur ablehnen, hinausschieben oder in veränderter Weise vornehmen, wenn

- a) die Verfügung in dem Zeitpunkt, in dem sie ihm zugeht, nicht mehr durchführbar ist,
- b) durch ihre Befolgung der regelmässige Beförderungsdienst gestört wird,
- c) ihrer Ausführung gesetzliche oder sonstige Bestimmungen, insbesondere Zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen, oder
- d) der Wert des Gutes die entstehenden Mehrkosten voraussichtlich nicht

und diese Mehrkosten nicht sofort entrichtet oder sichergestellt werden.

In diesen Fällen ist der Absender unverzüglich von der Sachlage zu unterrichten.

(3) Verfügt der Absender, dass die Sendung am Bestimmungsort zurückgehalten werden soll, so ist der Unternehmer berechtigt, für jede Verzögerung über den vom RKB bestimmten Zeitraum hinaus das tarifmässige Wagenstand- oder Lagergeld zu erheben. Beträgt die Verzögerung mehr als 12 Stunden, so kann der Unternehmer das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders abladen und einlagern; der Absender ist hiervon zu benachrichtigen.

(4) Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und nach Erfüllung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Verpflichtungen kann der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger Anweisungen erteilen,

- a) dass ihm das Gut am Bestimmungsort nach einer anderen als der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstelle zugeleitet wird,
- b) dass das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge am Bestimmungsort einem Dritten ausgeliefert wird,
- c) dass ihm der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gut haftenden Beträge, das Gut aber am Bestimmungsort einem Dritten ausgeliefert wird,
- d) dass ihm der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gut haftenden Beträge mit neuem Frachtbrief vom Bestimmungsort nach einem anderen Ort gesandt wird,
- f) dass Teile einer Ladung an verschiedenen oder anderen Ausladestellen, als im Frachtbrief vorgeschrieben war, abgeliefert werden sollen.

(5) Werden in Ausführung einer nachträglichen Verfügung des Absenders oder einer Anweisung des Empfängers oder auf Grund einer vom Empfänger erteilten Vollmacht eine ganze Ladung oder Teile einer Ladung vom Unternehmer innerhalb des Bestimmungsortes oder des gemäss § 20 (2) a) vom RKB festgelegten Zustellbereichs zu anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Ausladestellen oder ausserhalb des Bestimmungsortes nach Ausladestellen weiterbefördert, die für die Frachtberechnung zum selben Bestimmungsbahnhof gehören, so ist eine neue Frachtberechnung nicht erforderlich. In anderen Fällen bedarf es einer neuen Frachtberechnung.

Findet die Weiterleitung mit neuer Frachtberechnung auf Grund einer von vornherein im Frachtbrief erteilten Anweisung statt, so wird die Fracht zwischen dem ursprünglichen Versandbahnhof und dem neuen Bestimmungsbahnhof berechnet. Dabei sind die Tarifikilometer von dem ursprünglichen Versandbahnhof über den ursprünglichen Bestimmungsbahnhof der Frachtberechnung zugrunde zu legen.

(6) Wird auf Grund einer nachträglichen Verfügung das Gut unterwegs angehalten, so wird neben etwa erwachsenden sonstigen Kosten die Fracht bis zum Unterwegsort erhoben.

(7) Für die Entgegennahme einer nachträglichen Verfügung des Absenders oder einer Anweisung des Empfängers wird die im Tarif vorgesehene Gebühr nur erhoben, wenn eine Neuabfertigung notwendig ist.

§ 28

Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Stellen sich der Beförderung eines Gutes Hindernisse entgegen, die durch Umleitung oder durch eine Ersatzbeförderung behoben werden können, so ist das Gut dem Empfänger über die Umgehungsstrassen oder mit der möglichen Ersatzbeförderung zuzuführen. Die Lieferfrist wird über den ursprünglichen Beförderungsweg errechnet. Eine Mehrfracht nach der wirklich ausgeführten Beförderung kann nur erhoben werden, wenn das Gut über eine Umgehungsstrasse zugeführt wird und der Absender vor Annahme des Frachtbriefes und des Gutes von dem Unternehmer oder dem RKB auf die Notwendigkeit einer Umleitung hingewiesen war.

(2) In allen anderen Fällen, in denen der Beginn oder die Fortsetzung einer Beförderung zeitweilig oder dauernd verhindert wird, hat der Unternehmer den Absender um Anweisung zu ersuchen. Der Absender kann daraufhin auch vom Vertrage zurücktreten. Trifft den Unternehmer kein Verschulden, so kann er in diesen Fällen Zahlung der Fracht für die zurückgelegte Strecke und der Gebühren für die ausgeführten Neben- und Sonderleistungen verlangen. Trifft der Absender die Anweisung, dass das Gut zum Versandort zurückbefördert werden soll, so hat der Unternehmer keinen Anspruch auf Fracht und Gebühren.

(3) Erteilt der Absender innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach (5) ff zu verfahren. Vom Zeitpunkte der Säumigkeit des Absenders an ist das tarifmässige Lager- oder Wagenstandgeld verwirkt.

(4) Fällt das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders weg, so ist das Gut dem Bestimmungsort zuzuleiten, ohne dass Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon unverzüglich zu benachrichtigen.

(5) Ist nach Eintreffen der Sendung am Bestimmungsorte der Empfänger nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme oder löst er den Frachtbrief nicht ein oder ergibt sich vor Einlösung des Frachtbriefes ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat der Unternehmer den Absender von der Ursache des Hindernisses unverzüglich zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen.

Der Absender kann im Frachtbrief vorschreiben, dass er auf seine Kosten telegraphisch benachrichtigt werden soll. Er kann ferner im Frachtbrief vorschreiben, dass ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werden soll oder dass das Gut am Bestimmungsort an einen zu bezeichnenden anderen als den im Frachtbrief genannten Empfänger abgeliefert werden soll.

Der Absender kann im Frachtbrief auch einen Dritten zur Erteilung von An-

weisungen über das Gut bevollmächtigen und vorschreiben, dass der Unternehmer diesen Dritten unmittelbar zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen hat.

(6) Ist die Benachrichtigung des Absenders oder des im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten nach den Umständen nicht möglich oder ist der Absender oder sein Bevollmächtigter mit der Erteilung der Anweisung säumig oder ist die Erteilung nicht ausführbar, so kann das Gut unter Einzeihung der etwa noch nicht bezahlten Kosten bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Absenders hinterlegt werden.

(7) Der RKB kann Bestimmungen erlassen über den Verkauf

- a) von Gütern, die nicht abgeliefert werden können, wenn sie schnellem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder einem Spediteur oder Lagerhaus übergeben noch sonst eingelagert werden können,
- b) von Gütern, die nicht abgeliefert werden können und die vom Absender nicht zurückgenommen werden, wenn ihr Wert durch längere Lagerung unverhältnismässig vermindert werden würde oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.

(8) Ist der Frachtbrief vom Empfänger eingelöst, so gelten, wenn der Empfänger das Gut nicht abnimmt, oder sich ein sonstiges Ablieferungshindernis ergibt, für die Hinterlegung des Gutes bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus sowie für den Verkauf die Vorschriften der Ziffern (6) und (7) entsprechend mit der Massgabe, dass überall an die Stelle des Absenders der Empfänger tritt.

Zoll- oder steuerpflichtige Güter dürfen erst nach Vornahme der Zoll- oder Steuerbehandlung bei einem Spediteur oder öffentlichen Lagerhaus hinterlegt oder verkauft werden.

Fällt das Ablieferungshindernis weg, ohne dass eine anderweitige Anweisung des Absenders oder seines Bevollmächtigten bei der Empfangsabfertigung getroffen ist und ist der Empfänger zur Annahme bereit, so wird ihm das Gut abgeliefert. Von einer nachträglichen Ablieferung ist der Absender oder sein Bevollmächtigter, soweit diesem das Hindernis schon mitgeteilt war, unmittelbar zu benachrichtigen.

VI. Haftung aus dem Beförderungsvertrage

§ 29

Ersatzpflicht des Unternehmers

Die Unternehmer ersetzen alle an den beförderten Gütern aller Art einschliesslich lebenden Tieren entstandenen direkten Schäden und Verluste durch Transportmittelfälle und Betriebsunfälle (das sind schadenverursachende Ereignisse, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang der Güterbeförderung mit-

tels Kraftfahrzeug stehen) sowie Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entstehen.

§ 30

Ersatzpflicht für Güterschäden aus besonderen Gefahren

Im Rahmen des § 29 werden insbesondere ersetzt:

- a) Schäden und Verluste durch Regen, Schnee und Hagel sowie Sturmschäden.
- b) Schäden und Verluste durch Diebstahl, Abhandenkommen und Strassenraub sowohl ganzer Kolli als auch deren teilweisen Inhalts, Schäden durch Diebstahl und Abhandenkommen bei solchen Massengütern, die nur nach Gewicht und unverpackt geladen werden, unter Zugrundelegung der Bedingung "Frei von den ersten 1 1/2 % Verlust", die bei jedem derartigen Verlust unvergütet bleiben.
- c) Schäden, die durch beigeladenes Gut (z. B. durch Auslaufen von Flüssigkeiten) hervorgerufen sind. Schäden an unverpackten Gütern, die durch Scheuern und Druck entstanden sind, werden im Höchstfalle mit 1000.-- DM je Lastzug ersetzt.
- d) Schäden durch Unterschlagung, Betrug, Untreue.
- e) Schäden durch Bruch. Bruchschäden infolge von Fabrikations- und Materialfehlern werden nicht ersetzt. Bruchschäden an Glasballons (gleich, ob gefüllt oder leer), Glas, Glasflaschen, auch gefüllten, sofern sie nicht in Kisten verpackt sind, Porzellan, Steingut, Steinzeug oder hieraus hergestellten Artikeln werden nur bis zum Betrag von 150.-- DM je Reise eines Lastzuges ersetzt, es sei denn, dass es sich um Schäden durch Transportmittelunfälle oder Betriebsunfälle handelt. In diesen Fällen greift die vorgenannte Ersatzbeschränkung nicht Platz. Das gleiche gilt für Schäden aus höherer Gewalt, soweit für diese nach § 34 a eine Ersatzpflicht besteht. Im Falle des Bruches eines Teiles des betroffenen Gegenstandes werden die erforderlichen Wiederherstellungskosten im Verhältnis des beschädigten Teiles zum Gesamtwert des Gegenstandes vergütet. Im Falle der Wiederherstellung sind Wertminderungsansprüche ausgeschlossen.
- f) Schäden durch gewöhnlichen Rinnverlust bei Flüssigkeiten in Fässern, Kannen und Kanistern sowie Verluste an Flüssigkeiten in Flaschen, die in Kisten verpackt sind. Im Schadensfalle werden folgende Freiteile in Abzug gebracht:
 - bei Flüssigkeiten in eisernen Fässern 1/2 % je Fass
 - bei Flüssigkeiten in hölzernen Fässern 3 % je Fass
 Bei Flüssigkeiten in Kannen, Kanistern, Dosen und Büchsen und bei den in Kisten verpackten Flaschen wird ein Freiteil nicht abgezogen.

§ 31

Ersatz für andere als Güterschäden

(1) Der Unternehmer ersetzt Schäden, die dem verfügungsberechtigten Absender oder Empfänger im Zuge der Beförderung des Gutes entstanden sind:

- a) durch Überschreitung der Lieferfrist (§ 26),
- b) durch Falschauslieferung,
- c) durch schuldhaftes, nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrages,
- d) durch Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen.

(2) Schäden der in (1) a) - c) bezeichneten Art werden bei Ladungsgütern bis zu 30.000. -- DM je Lastzug und bei Stückgütern bis 5000. -- DM je Absender und Lastzug ersetzt. Schäden nach (1) d) werden bis zur Höhe der Nachnahme, höchstens jedoch mit 5000. -- DM je Sendung ersetzt.

§ 32

Aufwendungen bei Schadensfällen

Die Kosten für Aufwendungen und Bergungen zur Abwendung oder Minderung eines zu ersetzenden Schadens, soweit sie den Umständen nach geboten waren, gehen zu Lasten des Unternehmers. Das gleiche gilt von den Kosten, die durch die Ermittlung und Feststellung des Schadens entstehen.

§ 33

Ersatzpflicht für Schäden aus Hilfsverrichtungen

Der Unternehmer ersetzt im Rahmen der §§ 29, 32 und 34 auch Güterschäden, die eintreten

- a) bei der Abholung oder Zuführung der Güter, wenn die Abholung oder Zuführung vom Unternehmer oder durch von ihm Beauftragte besorgt wird, einschliesslich der in § 14 Ziffer 7, genannten Fälle,
- b) beim Ver-, Aus- oder Umladen der Güter, wenn der Unternehmer oder von ihm Beauftragte dabei mitgewirkt haben,
- c) bei einer Beförderung mit der Eisenbahn, die vom Unternehmer innerhalb des von ihm geschlossenen Beförderungsvertrages bewirkt wird,
- d) bei einer Vor- oder Nachlagerung im Gewahrsam des Unternehmers nach Übernahme des Gutes vom Absender und vor Auslieferung an den Empfänger, soweit die Lagerung nicht die Dauer von jeweils 15 Tagen - Sonn- und Feiertage nicht mitgerechnet - überschreitet,
- e) bei Zwischenlagerungen bis zur Dauer von acht Tagen, die während der Beförderung des Gutes erforderlich werden.

§ 34

Ausschlüsse von der Ersatzpflicht

Ausgeschlossen von der Ersatzpflicht sind:

- a) Schäden durch höhere Gewalt, jedoch nicht insoweit, als es sich bei den Schadensursachen um die der Strasse und dem Kraftwagen eingentümlichen Gefahren handelt,
- b) Schäden jeglicher Art, hervorgerufen durch Kriegsereignisse, Verfügung von hoher Hand, Wegnahme oder Beschlagnahme seitens einer staatlich anerkannten Macht,
- c) Schäden, die durch Verschulden des Verfügungsberechtigten entstehen,
- d) Schäden an ungemünzten und gemünzten oder sonst verarbeiteten Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Papiergeld, Wertpapieren jeder Art, Dokumenten und Urkunden,
- e) Schäden an Kunstsachen, Gemälden, Skulpturen und anderen Gütern, die einen Sonderwert haben, sofern der Einzelwert den Betrag von 2500. -- DM übersteigt,
- f) körperliche Schäden jeglicher Art, die Personen zugefügt werden,
- g) Schäden an Umzugsgut durch Bruch und Glas und Porzellan, auch Schrammschäden, Politurrisse, Leimlösung, Scheuerschäden,
- h) Schäden durch Emaille-Absplitterungen,
- i) Fehlmengen und Gewichtsverluste, die aus der Eigenart der betreffenden Güter entstehen,
- k) innerer Verderb einschliesslich Bombieren,
- l) Einwirkungen von Frost und Hitze,
- m) Schäden an lebenden Tieren durch Tod oder Seuchen,
- n) Schäden an selbstentzündlichen und explosionsgefährlichen Gütern, soweit die Schäden aus der Selbstentzündlichkeit oder Explosionsgefahr herrühren.

Die unter g) bis n) genannten Schäden werden jedoch ersetzt, sofern sie durch Transportmittelunfälle oder Betriebsunfälle verursacht sind.

§ 35

Ersatzpflichtiger Wert

(1) Als Ersatzwert gilt bei den einzelnen Gütern der vom Verfügungsberechtigten nachzuweisende Fakturenwert zuzüglich aller Spesen und Kosten bis zum Bestimmungsort und zuzüglich des nachzuweisenden entgangenen Gewinns bis höchstens 10 % des Fakturenwertes. Vom Ersatzwert sind die durch den Schadensfall etwa ersparten Kosten abzusetzen.

(2) Bei Gütern, die keinen Fakturenwert haben oder nicht Handelsgut sind, soll im Schadensfall bei Meinungsverschiedenheiten über den Ersatzwert der Zeitwert (auch "gemeiner Wert") durch Sachverständigenverfahren ermittelt werden.

(3) Bei teilweise Beschädigung einer Sendung wird der Schadensersatz nur für den beschädigten Teil in Höhe des festgestellten Minderwertes geleistet, der im Nichteinigungsfall durch Sachverständigenverfahren zu ermitteln ist. Die Errechnung des Minderwertes hat auf Grund des tatsächlichen Schadens zu erfolgen. Dem Unternehmer steht es frei, beschädigte Güter, sofern sie nicht gemäss behördlicher Weisung vernichtet werden müssen, gegen volle Ersatzleistung zu übernehmen. Eine Verpflichtung zur Übernahme besteht jedoch nicht.

(4) Insgesamt werden je Kilogramm des in Verlust geratenen oder beschädigten Rohgewichtes nicht mehr als 80.-- DM erstattet.

§ 36

Begrenzung der Ersatzpflicht

Ist auf Grund der §§ 29 - 34 Ersatz zu leisten, so wird in keinem Falle, und zwar auch nicht beim Zusammentreffen verschiedener Schadensursachen, mehr als für gänzlichen Verlust des Gutes ersetzt. Das gilt jedoch nicht für Schäden der in § 31 (1) d) bezeichneten Art, für die in jedem Fall Ersatz beansprucht werden kann.

§ 37

Verfahren in Schadensfällen

(1) Wird ein gänzlicher oder teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von dem Unternehmer entdeckt oder von dem Verfügungsberechtigten behauptet, so ist die Ursache und nach Möglichkeit der Zeitpunkt des Schadens ohne Verzug durch den Unternehmer schriftlich festzustellen.

(2) Bei Schadensersatzansprüchen sind die erforderlichen Nachweise über die Ursache und Höhe des Schadens von den Anspruchstellern zu liefern. Insbesondere ist der Frachtbrief vorzulegen. Zwecks Feststellung der Höhe des Schadens sind vorhandene Fakturen sowie Schadensrechnung und sonstige den Ersatzanspruch erweisende Belege durch den Anspruchsteller vorzulegen.

(3) Die Ersatzleistung wird nach Beibringung der vorgenannten Belege, sofern sie die Ersatzpflicht des Unternehmers erweisen, spätestens innerhalb 14 Tagen vorgenommen.

(4) Der Verfügungsberechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Monats nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert oder zur Abholung bereitgestellt worden ist.

(5) Der Ersatzpflichtige leistet Schadensersatz in Geld, sofern in den vorstehenden Bestimmungen nichts anderes gesagt ist.

§ 38

Versicherung

Gemäss § 10 (1) Ziffer 4 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahr-

zeugen vom 26. Juni 1935 sind die beförderten Güter gegen Schäden im Umfange der vorstehend übernommenen Ersatzpflicht der Unternehmer durch den RKB versichert.

Den Versicherten steht das Recht zu, bei der Schadensfeststellung durch ihre Abwicklungsstelle mitzuwirken.

Der Unternehmer ist berechtigt und auf Verlangen des Verfügungsberechtigten verpflichtet, die ihm aus der Versicherung zustehenden Rechte an den Verfügungsberechtigten abzutreten.

§ 39

Erlöschen der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

- (1) Mit der Annahme des Gutes durch den Empfänger sind alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag erloschen,
- (2) Hiervon sind ausgenommen:
 - a) Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Unternehmers herbeigeführt sind;
 - b) Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitung, wenn sie innerhalb eines Monats, den Tag der Annahme durch den Empfänger nicht mitgerechnet, beim Unternehmer schriftlich angebracht werden;
 - c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung:
 1. wenn der teilweise Verlust oder die Beschädigung vor der Auslieferung des Gutes nach § 37 festgestellt worden ist;
 2. wenn die Feststellung, soweit sie nach § 37 hätte erfolgen müssen, schuldhaft unterblieben ist;
 3. wenn eine Ladung nach § 27 neu aufgegeben und der teilweise Verlust oder die Beschädigung erst bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist;
 - d) Entschädigungsansprüche aus solchen Schäden, die bei der Annahme des Gutes durch den Empfänger äusserlich nicht erkennbar waren, jedoch nur unter folgenden Voraussetzungen:
 1. dass der Empfänger unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens, aber binnen einer Woche nach der Annahme des Gutes schriftlich durch ihn die Feststellung des Schadens beantragt und
 2. dass er beweist, dass der Schaden in der Zeit, in der sich das Gut in Gewahrsam des Unternehmers oder eines von ihm Beauftragten befand, entstanden ist.

Ist dem Unternehmer der Schaden binnen der bezeichneten Frist angezeigt worden, so genügt es, wenn die Feststellung unverzüglich nach der Anzeige beantragt wird.
 - e) Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen an den RKB oder gezahlter Nachnahmen an den Unternehmer.

Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

(1) Die Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage verjähren unbeschadet der Verjährung der Ansprüche des RKB nach den §§ 15 bis 17 GFG in einem Jahre.

Die Verjährungsfrist beträgt indessen drei Jahre:

- a) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, die der Unternehmer vom Empfänger eingezogen hat;
- b) bei Ansprüchen auf Auszahlung des Erlöses eines vom Unternehmer vorgenommenen Verkaufs;
- c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens.

(2) Die Verjährung beginnt:

- a) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren und sonstigen Kosten mit Ablauf des Tages der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit Ablauf des Tages, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist;
- b) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die unter einen auf einem Höchstbetrag beschränkten Freivermerk fallen, mit Ablauf des Tages der Abrechnung über den Freibetrag mit dem Absender;
- c) bei Ansprüchen des Unternehmers auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hatte und die der RKB dem Berechtigten zurückerstatten muss, mit Ablauf des Tages der Rückvergütung des Betrages;
- d) bei Ansprüchen auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes des Gutes mit Ablauf des 30. Tages nach Beendigung der Lieferfrist;
- e) bei Ansprüchen auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung mit Ablauf des Tages der Ablieferung
- f) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen mit dem Ablauf des 14. Tages nach Beendigung der Lieferfrist;
- g) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit Ablauf des Verkaufstages;
- h) bei Ansprüchen auf Zahlung eines vom Unternehmer an die Zollbehörde entrichteten Betrages mit Ablauf des Tages, an dem die Zollbehörde den Betrag angefordert hat.

(3) Die Verjährung des Anspruchs gegen den RKB oder den Unternehmer wird, abgesehen von den allgemeinen gesetzlichen Hemmungsgründen, auch durch seine schriftliche Anmeldung gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so läuft die Verjährungsfrist von dem Tage an weiter, an dem der RKB oder der Unternehmer oder in den Fällen des § 38 (2) und (3) der Versicherer seine Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekanntgemacht und ihm die der Anmeldung etwa beigefügten Belege zurückgibt. Den Eingang der Anmeldung oder des

Bescheides und der Rückgabe der Belege hat derjenige zu beweisen, der sich auf diese Tatsache beruft. Weitere Gesuche, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

(4) Die Unterbrechung der Verjährung regelt sich nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(5) Die Ansprüche gegen den Unternehmer wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist können nach der Vollendung der Verjährung nur aufgerechnet werden, wenn vorher der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist dem Unternehmer angezeigt oder die Anzeige an ihn abgesandt worden ist. Der Anzeige an den Unternehmer steht es gleich, wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt oder wenn in einem zwischen dem Absender und Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes wegen des gänzlichen oder teilweise Verlustes, der Beschädigung oder der Lieferfristüberschreitung anhängigen Rechtsstreit dem Unternehmer der Streit verkündet wird.

Verordnung TS Nr. 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr mit
Kraftfahrzeugen (GNT)
vom 29. Dezember 1958
(Bundesanzeiger Nr. 1 vom 3. Januar 1959, S. 1 ff.)

- Auszug -

§ 1

Geltungsbereich

- (1) Die Entgelte für Beförderungen im allgemeinen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (§ 80 Abs. 1 GüKG) bestimmen sich nach dieser Verordnung.
- (2) Diese Verordnung gilt nicht für:
1. die Beförderung von Gütern, sofern das Gewicht der Sendung 2500 kg nicht übersteigt;
 2. die mit einer vorangegangenen oder einer nachfolgenden Beförderung von Gütern zusammenhängende An- und Abfuhr innerhalb des Gemeindebezirkes;
 3. die sonstige Beförderung von Gütern, soweit für sie besondere Tarife festgesetzt sind oder werden.

§ 2

Richtsätze

Die Tages- und Kilometersätze der Tafel I (Anlage 1), die Stundensätze der Tafel II (Anlage 2) und die Leistungssätze der Tafel III (Anlage 3) dürfen um nicht mehr als 10 v. H. über- und um nicht mehr als 30 v. H. unterschritten werden.

§ 3

Dauervertragsverhältnis

Für Beförderungen auf Grund eines Vertragsverhältnisses, das auf längere Zeit oder über ein grösseres Transportvorhaben abgeschlossen ist, dürfen die Sätze der Tafel III bis zu 40 v. H. unterschritten werden, sofern der Unternehmer der Erlaubnisbehörde (§ 82 GüKG) den Vertrag unverzüglich nach Abschluss anzeigt.

§ 4

Berechnungsart

- (1) Stundensätze nach Tafel II dürfen nicht berechnet werden, wenn bei einem Auftrag durchschnittlich mehr als 10 km in der Stunde geleistet werden.
- (2) Für Beförderungen auf Grund eines Vertragsverhältnisses, das auf längere Zeit oder über ein grösseres Transportvorhaben abgeschlossen ist, kann eine Pauschalabrechnung vereinbart werden. Das Entgelt für die aus der Gesamtzahl der

Beförderungen sich ergebende Durchschnittsleistung muss innerhalb der Mindest- und Höchstsätze dieses Tarifs liegen.

(3) Für die Beförderung mehrerer Sendungen auf einer Fahrt sollen die Sätze dieses Tarifs nur einmal und für jeden Auftraggeber anteilig berechnet werden.

§ 5

Tages- und Kilometersätze

(1) Die Tagessätze nach Tafel I dürfen bei Beschäftigung für denselben Auftraggeber je Kalendertag nur einmal berechnet werden. Wird das Fahrzeug für denselben Auftraggeber während eines Kalendertages mehr als 8 Stunden eingesetzt, so erhöht sich der Tagessatz für jede weitere angebrochene Stunde um $1/16$; ausserdem dürfen die ortsüblichen Zuschläge für Überstunden des Fahrers berechnet werden.

(2) Für Beschäftigungszeiten unter 6 Stunden werden Achteltagessätze je Stunde berechnet. Angebrochene Stunden dürfen auf halbe Stunden aufgerundet werden. Für die Nutzlaststufen bis zu 3 t dürfen mindestens $2/8$, für höhere Nutzlaststufen mindestens $3/8$ Tagessätze berechnet werden.

(3) Die Kilometersätze werden nach der kürzesten, für das eingesetzte Fahrzeug verkehrsüblichen Verbindung zwischen der Be- und Entladestelle berechnet. Angefangene Kilometer dürfen voll berechnet werden, jedoch für denselben Auftraggeber je Kalendertag nur einmal.

(4) Die Nutzlaststufe bestimmt sich nach der im Kraftfahrzeug- oder Anhängerchein angegebenen Nutzlast, bei Lastzügen oder Zugmaschinenzügen nach der Gesamtnutzlast des Zuges.

§ 6

Stundensätze

(1) Die Sätze der Tafel II dürfen in den Nutzlaststufen bis zu 3 t für mindestens 2 Stunden, in den höheren Nutzlaststufen für mindestens 3 Stunden berechnet werden. Angebrochene Stunden dürfen auf halbe Stunden aufgerundet werden.

(2) § 5 Abs. 4 gilt entsprechend.

§ 7

Leistungssätze

(1) Die Leistungssätze der Tafel III werden nach der Entfernung, die das Fahrzeug bei jeder Fahrt beladen zurücklegt, und nach dem Gewicht der Ladung, bei Lastzügen nach dem Gewicht der Gesamtladung, berechnet. Leerkilometer dürfen nach den Kilometersätzen der Tafel I berechnet werden, soweit sie die Lastkilometer übersteigen. § 5 Abs. 3 gilt entsprechend.

(2) Nach anderen Einheiten als nach dem Gewicht darf abgerechnet werden, wenn dies für die Beförderung bestimmter Güter üblich ist. Für die in der Anlage 4

genannten Güter gelten die dort aufgeführten Umrechnungsgewichte, sofern sich nicht nach einer Verwiegung ein anderes Gewicht ergibt.

(3) Wird der Einsatz eines Fahrzeuges vereinbart, dessen Nutzlast nicht voll in Anspruch genommen wird, so dürfen die Leistungssätze nach einem höheren Gewicht als dem wirklichen, höchstens nach der Nutzlast des Fahrzeuges berechnet werden.

§ 8

Geländezuschläge

Bei schwierigen Gelände- oder Wegeverhältnissen, auch soweit sie witterungsbedingt sind, darf ein Entgelt vereinbart werden, das die Sätze der Tafeln I, II oder III bis zu 20 v.H. übersteigt.

§ 9

An- und Abfahrten

(1) Bei Abrechnung nach den Tafeln I oder II dürfen An- und Abfahrten berechnet werden; bei Abrechnung nach Tafel III gelten sie als Leerkilometer nach § 7 Abs. 1 Satz 2. § 5 Abs. 3 gilt entsprechend.

(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn vereinbart ist, dass das Fahrzeug zwischen mehreren Einsatztagen im Einsatzraum abzustellen ist.

(3) Bei Beförderungen für mehrere Auftraggeber darf eine An- oder Abfahrt nur einmal und für jeden Auftraggeber anteilig berechnet werden.

§ 10

Wartezeiten

Bei Abrechnung nach Tafel III darf für zusammenhängende Wartezeiten von mehr als einer halben Stunde, die der Unternehmer nicht zu vertreten hat, 1/16 des Tagessatzes nach Tafel I für jede angefangene halbe Stunde, jedoch höchstens der volle Tagessatz für den Kalendertag berechnet werden. Die Abrechnung nach Satz 1 kann für den Fall vereinbart werden, dass das Fahrzeug wegen ungünstiger Witterung nicht benutzt werden kann.

§ 11

Abwesenheitsgelder, Zuschläge für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit

(1) Für den Fahrer dürfen die gezahlten oder die tariflichen Abwesenheitsgelder und Zuschläge für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit berechnet werden. Sofern der Unternehmer oder ein in seinem Betrieb tätiger, nicht in einem Arbeitsverhältnis stehender Familienangehöriger das eingesetzte Kraftfahrzeug selbst führt, können für sie entsprechende Beträge berechnet werden.

(2) Abwesenheitsgelder, die im Zusammenhang mit einer Beförderung für mehrere Auftraggeber anfallen, dürfen nur einmal und für jeden Auftraggeber anteilig

berechnet werden. Für Sonn- und Feiertage und vom Unternehmer nicht zu vertretende Wartezeiten dürfen Abwesenheitsgelder berechnet werden, soweit diese Zeiten innerhalb einer Beschäftigung für denselben Auftraggeber liegen und der Fahrer während dieser Zeiten beim Fahrzeug bleiben muss.

§ 15

Sonderbestimmungen

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung gelten nicht, soweit die oberste Landesverkehrsbehörde im Benehmen mit den Bundesministern für Verkehr und für Wirtschaft mit Rücksicht auf örtliche Besonderheiten abweichende Tarife im Rahmen des § 84 Satz 3 GüKG festsetzt.

(2) Die zuständige Landesbehörde kann im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und für Wirtschaft im Einzelfall durch Verfügung Entgelte für zulässig erklären, die ausserhalb der Mindest- und Höchstsätze dieses Tarifs liegen, soweit dies volkswirtschaftlich begründet und mit dem öffentlichen Interesse an einem geordneten Güterverkehr vereinbar ist.

ANHANG II

Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr
mit Kraftfahrzeugen (AGNB)

§ 1

Geltungsbereich

1. Die AGNB gelten für alle Beförderungsleistungen im gewerblichen Güternahverkehr.
2. Welche Beförderungsleistungen als Güternahverkehr anzusehen sind, ergibt sich aus § 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) vom 17. 10. 1952 (BGBl. I S. 697).
3. Die AGNB gelten auch bei Beförderungsleistungen des Güternahverkehrs von und nach der sowjetischen Besatzungszone sowie von und nach dem Auslande, soweit nicht zwingende Rechtsvorschriften entgegenstehen.
4. Die AGNB gelten nicht für
 - a) die Beförderung von Umzugsgut, Erbgut oder Heiratsgut in Spezialmöbelwagen, die unter die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des deutschen Möbeltransportes fällt,
 - b) die Speditionsrollfuhr im Nahverkehr, die unter die ADSp fällt, und den bahnamtlichen Rollfuhrverkehr.

§ 2

Vertragsgegenstand

1. Ein Vertrag im Sinne dieser Bedingungen wird zwischen dem Unternehmer des Güternahverkehrs - nachfolgend "Unternehmer" genannt - und dem Auftraggeber geschlossen.
2. Der Vertrag kann geschlossen werden als
 - a) Beförderungsvertrag, der die Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug zum Gegenstand hat (§ 3),
 - b) Lohnfuhrvertrag, der die Stellung eines bemannten Kraftfahrzeuges durch den Unternehmer nach Weisung des Auftraggebers zum Gegenstand hat (§ 25).

§ 3

Beförderungsvertrag

1. Der Beförderungsvertrag nach § 2, 2a ist abgeschlossen, wenn sich Unternehmer und Auftraggeber darüber einig sind, dass der Unternehmer ein Gut mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gegen eine Vergütung vereinbarungsgemäss befördern soll.

2. Zwischen Auftraggeber und Unternehmer wird vereinbart, ob die Vergütung ganz oder teilweise vom Auftraggeber gezahlt oder vom Empfänger erhoben wird. Ist die Höhe der Vergütung nicht vereinbart, so ist bei Bestehen eines Tarifs die tarifmässige Vergütung, in Ermangelung eines solchen die übliche Vergütung als vereinbart anzusehen.
3. Hat der Empfänger die Vergütung zu zahlen, verweigert aber die Zahlung, so ist der Auftraggeber zur Begleichung verpflichtet. In diesem Falle darf der Unternehmer nur mit Einwilligung des Auftraggebers das Gut an den Empfänger abliefern.
4. Die Vergütung wird mit der Ablieferung des Gutes fällig, soweit nichts anderes vereinbart ist. Der Unternehmer ist berechtigt, vom Zeitpunkt der Fälligkeit ab Verzugszinsen in Höhe von 2 % über dem jeweiligen Diskontsatz der Bank Deutscher Länder zu verlangen.

§ 4

Beförderungsart

1. Der Unternehmer ist zur Stellung eines gedeckten oder mit Planen versehenen Fahrzeuges nur verpflichtet, wenn es vom Auftraggeber ausdrücklich verlangt wird oder wenn er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt erkennen muss, dass Art oder Beschaffenheit des zu befördernden Gutes die Verwendung eines solchen Fahrzeuges erfordert.
2. Soweit nichts anderes vereinbart ist, werden alle Güter von einem nur mit einem Fahrer besetzten Fahrzeug, also ohne Begleiter befördert.

§ 5

Übergabe des Gutes

1. Das Gut ist dem Unternehmer in beförderungsfähigem Zustand zu übergeben. Es muss so beschaffen sein, dass es bei ordnungsmässiger Verladung an anderen mitgeführten Gütern keinen Schaden anrichten kann. Stückgüter sind vom Auftraggeber haltbar und deutlich in der Weise zu kennzeichnen, dass Absender und Empfänger feststellbar sind.
2. Der Unternehmer hat das Gut so unterzubringen, dass es normalerweise gegen Beschädigung geschützt ist.
3. Sollen ätzende, giftige, feuergefährliche oder explosive Güter oder solche, deren Transport nur mit polizeilicher Erlaubnis oder unter polizeilicher Bewachung gestattet ist, befördert werden, so ist der Auftraggeber verpflichtet, den Unternehmer bei Auftragserteilung davon zu unterrichten. Unterbleibt die Unterrichtung, so haftet der Auftraggeber dem Unternehmer für Schäden, die infolge fehlender Unterrichtung bei der Beförderung dieser Güter entstehen.
4. Entspricht das Gut nicht den Vorschriften des Abs. 1, so kann der Unternehmer die Annahme ablehnen. Die vergebliche An- und Abfahrt und die damit ver-

bundene Zeitversäumnis ist ihm in diesem Falle zu vergüten. Lassen sich Mängel der Verpackung ohne grössere Aufwendungen beseitigen, so ist der Unternehmer berechtigt, aber nicht verpflichtet, diese Mängel auf Kosten des Auftraggebers zu beheben.

5. Der Unternehmer ist nur dann verpflichtet, Güter, die offensichtliche Zeichen von Beschädigungen aufweisen, anzunehmen, wenn ihm der Zustand des Gutes bei dessen Übergabe schriftlich bestätigt wird.

§ 6

Beladen, Entladen, Ladearbeit auf dem Fahrzeug

1. Soweit nicht nach Vereinbarung oder örtlicher Übung etwas anderes gilt, ist das Be- und Entladen von Gütern durch den Auftraggeber bzw. Absender oder Empfänger vorzunehmen. Hierbei ist unter Beladen die Bewegung des Gutes bis zum Wagenboden, unter Entladen die Bewegung des Gutes in umgekehrter Richtung zu verstehen.
2. Wenn der Unternehmer das Be- und Entladen ganz oder teilweise vornimmt, so kann er hierfür entsprechend seiner Leistung eine angemessene Vergütung verlangen. Für den Fall, dass das Be- und Entladen vom Unternehmer ganz oder teilweise vorgenommen wird, gilt das Gut schon bei Beginn des Beladens als angenommen und erst nach Abschluss des Entladens als abgeliefert.
3. Die betriebssichere Verladung des Gutes auf dem Fahrzeug obliegt dem Unternehmer; ebenso die Ladearbeit auf dem Fahrzeug, soweit hierüber nichts anderes vereinbart ist.
4. Auftraggeber bzw. Absender oder Empfänger haben die erforderlichen Ladevorrichtungen zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat die ortsübliche Hilfe zu leisten.

§ 7

Angaben über das Gut, Überlastung

1. Der Unternehmer ist im Rahmen der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Frachtführers verpflichtet nachzuprüfen, ob das Gut nach Zahl, Art, Inhalt und Gewicht mit den Eintragungen des Absenders im Beförderungspapier übereinstimmt. Zur Prüfung von geschlossenen Behältnissen oder Verpackungen ist der Unternehmer nicht verpflichtet.
Etwaige Kosten der Nachwiegung hat der Auftraggeber zu tragen, wenn er keine oder unrichtige Gewichtsangaben gemacht hat.
2. a) Der Unternehmer ist dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug nur im Rahmen des zulässigen Gesamtgewichtes beladen wird.
b) Wird eine Überlastung des Fahrzeuges festgestellt, die auf unrichtigen Gewichtsangaben oder auf anderen vom Auftraggeber zu vertretenden Gründen beruht, die dem Unternehmer nicht erkennbar sind, so hat der Auftraggeber alle dem Unternehmer durch die Überlastung erwachsenen Schäden und Ko-

sten zu tragen. Wird die vom Auftraggeber zu vertretende Überlastung des Fahrzeugs am Versandort festgestellt, so hat der Auftraggeber die Abladung des Übergewichts vorzunehmen. Wird dem Verlangen des Unternehmers auf Abladung des Übergewichts nicht entsprochen, oder wird die Überlastung des Fahrzeugs aus Gründen, die der Auftraggeber zu vertreten hat, erst unterwegs festgestellt, so erfolgt die Abladung des Übergewichts für Rechnung und Gefahr des Auftraggebers.

- c) Von einer durch den Unternehmer vorgenommenen Abladung des Übergewichts ist der Auftraggeber in jedem Falle unverzüglich zu benachrichtigen.
- d) Erfolgt im Falle des Buchstaben b) die Abladung des Übergewichts, so wird für das auf dem Fahrzeug verbleibende Gewicht die Vergütung vom Versand- bis zum Bestimmungsort berechnet. Für den abgeladenen Teil wird die Vergütung für die gefahrene Strecke anteilig berechnet. Wenn auf Anweisung des Auftraggebers der abgeladene Teil weiter- oder zurückbefördert wird, so ist diese Beförderung als besondere Beförderungsleistung zu behandeln und zu behandeln und zu vergüten.

§ 8

Wartezeit

- 1. Für Wartezeiten wird die vereinbarte oder angemessene Entschädigung berechnet. Als Wartezeit gilt die Zeit von der Bereitstellung des Fahrzeuges zum Be- und Entladen bis zum Beginn des Ladegeschäftes und jede nicht vom Unternehmer verursachte Unterbrechung des Ladegeschäftes.
- 2. Ist eine Abholzeit vereinbart und dauert bei der Abholung des Gutes die Wartezeit unangemessen lange, so braucht der Unternehmer den Vertrag nicht zu erfüllen. Für die vergebliche An- und Abfahrt und die damit verbundene Zeitverschwendung steht ihm die vereinbarte oder angemessene Vergütung zu.
- 3. Hält der Unternehmer eine vereinbarte Abholzeit nicht ein, so braucht der Auftraggeber nach Ablauf einer angemessenen Frist den Vertrag nicht zu erfüllen. In diesem Falle kann der Unternehmer keine Ansprüche stellen.

§ 9

Papiere

- 1. Der Auftraggeber hat dem Unternehmer die Beförderungs- und Begleitpapiere mitzugeben, die zur ordnungsmässigen Durchführung der Beförderungsleistung und zur Erfüllung von Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften erforderlich sind, soweit nicht der Unternehmer auf Grund von öffentlichrechtlichen Vorschriften für deren Mitwirkung verantwortlich ist.
- 2. Der Auftraggeber haftet für die Schäden, die aus dem Fehlen von Papieren oder aus unrichtigen Angaben in den von ihm ausgefüllten Papieren entstehen. Er haftet auch dann, wenn der Unternehmer nach Angaben des Auftraggebers das

Papier ausfüllt und der Auftraggeber diese Angaben unterzeichnet.

3. Der Unternehmer haftet für die Schäden, die dadurch entstehen, dass er nicht die von ihm mitzuführenden und ihm vom Auftraggeber mitgegebenen Beförderungs- und Begleitpapiere bei sich führt.

§ 10

Zeitliche Abwicklung der Aufträge

1. Beförderungsverträge sind innerhalb der vereinbarten Fristen, im übrigen unverzüglich auszuführen.
2. Die Abholung und Anlieferung hat in der ortsüblichen Geschäftszeit zu erfolgen, falls nicht anders vereinbart worden ist.

§ 11

Nachnahme

Der Auftraggeber kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes zuzüglich seiner Frachtkosten mit Nachnahme belegen. In diesem Falle darf der Unternehmer das Gut nur gegen Zahlung des Nachnahmebetrages in bar ausliefern. Der nachgenommene Betrag ist dem Auftraggeber unverzüglich zuzuleiten. Aufrechnungsansprüche des Unternehmers gegenüber dem Auftraggeber bleiben unberührt.

§ 12

Beförderungshindernisse

1. Beförderungshindernisse sind solche Umstände, welche die Beförderung des Gutes nach seiner Übergabe vor Ankunft am Bestimmungsort zeitweilig oder dauernd verhindern.
2. Bei Beförderungshindernissen hat der Unternehmer den Auftraggeber unverzüglich zu benachrichtigen und dessen Weisung einzuholen.
3. Ist nachweisbar die Benachrichtigung des Auftraggebers oder die Einholung seiner Weisung nicht möglich, so kann der Unternehmer das Gut nach seiner Wahl zum Auftraggeber zurückbefördern oder einlagern.
4. Hat der Auftraggeber das Beförderungshindernis zu vertreten, so hat er die Vergütung für die zurückgelegte Strecke und eine etwaige Rückbeförderung sowie etwa entstehende Nebenkosten zu tragen. Hat der Unternehmer das Beförderungshindernis zu vertreten, so kann der Auftraggeber nicht mit irgendwelchen Kosten belastet werden.

§ 13

Ablieferungshindernisse

1. Ablieferungshindernisse sind solche Umstände, welche nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort dessen Ablieferung verhindern.

2. Beim Vorliegen eines Ablieferungshindernisses finden die Bestimmungen der § 12 Abs. 2 bis 4 entsprechende Anwendung.
3. Wenn der Unternehmer, ohne dass es vereinbart ist, ausserhalb der ortsüblichen Geschäftszeit das Gut anliefert und aus diesem Grunde seinen Beförderungsauftrag nicht ausführen kann, liegt kein Ablieferungshindernis vor. In diesem Falle hat der Unternehmer die Anlieferung innerhalb der nächsten Geschäftszeit erneut vorzunehmen.

§ 14

Ersatzpflicht des Unternehmers

Der Unternehmer haftet

- a) für alle an dem Gut entstandenen unmittelbaren Schäden und Verluste durch Transportmittelunfälle oder Betriebsunfälle; Betriebsunfälle sind schadenverursachende Ereignisse, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang der Güterbeförderung mittels Kraftfahrzeug stehen;
- b) für alle Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes, auch durch beigeladene Güter, in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen.

§ 15

Ausschlüsse von der Ersatzpflicht

1. Von der Ersatzpflicht gemäss § 14a) und b) sind ausgeschlossen:
 - a) Schäden durch höhere Gewalt, jedoch nicht insoweit, als es sich bei den Schadensursachen um die der Strasse und dem Kraftwagen eigentümlichen Gefahren, um Schäden und Verluste durch Regen, Schnee, Eis, Hagel oder Sturm sowie um Schäden durch Strassenraub handelt.
 - b) Schäden durch Kriegsereignisse, Verfügungen von hoher Hand oder Beschlagnahme;
 - c) Schäden in dem Umfang, in dem sie durch ein Verschulden des Auftraggebers, Absenders, Empfängers oder deren Erfüllungsgehilfen verursacht worden sind;
 - d) Bruchschäden am Gut infolge von Fabrikations- und Materialfählern;
 - e) Schäden an ungemünzten oder gemünzten oder sonst verarbeiteten Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Papiergeld, Wertpapieren jeder Art, Dokumenten und Urkunden, an Kunstsachen, Gemälden, Skulpturen und anderen Gütern, die einen Sonderwert haben, sofern der Einzelwert den Betrag von 2500.-- DM übersteigt.
2. Soweit der Unternehmer nachweist, dass er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gehandelt hat, sind von der Ersatzpflicht gemäss § 14 b ausgeschlossen
 - a) Schäden an Umzugsgut durch Bruch von Glas oder Porzellan, sowie Schramm-

schäden, Politurrisse, Leimlösungen, Scheuerschäden;

- b) Schäden durch Emailleabsplitterungen;
 - c) Fehlmengen und Gewichtsverluste, die aus der Eigenart der betreffenden Güter entstehen;
 - d) innerer Verderb einschliesslich bombieren;
 - e) Schäden an lebenden Tieren durch Tod oder Seuchen;
 - f) Schäden an selbstentzündlichen und explosionsgefährlichen Gütern, soweit die Schäden aus der Selbstentzündlichkeit oder Explosionsgefahr herrühren;
 - g) Einwirkungen von Frost und Hitze.
3. Bei Vor-, Zwischen- oder Nachlagerungen haftet der Unternehmer für solche Schäden nicht, die nach dem 15. Tage der Lagerung eintreten, es sei denn, dass die Dauer der Lagerung über den 15. Tag hinaus durch sein Verschulden notwendig wurde.

§ 16

Ersatz für andere als Güterschäden

Der Unternehmer ersetzt auch Vermögensschäden, die nicht im Zusammenhang mit einem Güterschaden entstehen und die dem Verfügungsberechtigten Auftraggeber oder Empfänger entstanden sind

- a) durch Falschauslieferung;
- b) durch Fehler bei der Auftrags erledigung von Nachnahmen;
- c) durch sonstige Verletzungen des Beförderungsvertrages, in diesem Falle jedoch nur bei Verschulden des Unternehmers.

§ 17

Haftungsbeschränkungen

1. Haftungsbeschränkungen bei besonderen Gefahren

I. Bei Haftung nach §§ 14 a und b, 15.

- a) Entstehen bei Gütern, die nur nach Gewicht und unverpackt geladen werden, Schäden durch Diebstahl und Abhandenkommen, bleiben die ersten 1 1/2 % Verlust bei der Schadensersatzleistung ausser Ansatz.
- b) Schäden an unverpacktem Gut, die durch Scheuern oder Druck entstanden sind, werden nur bis zum Höchstbetrage von DM 1000. -- je Lastzug ersetzt.

II. Bei Haftung nach §§ 14 b, 15.

- a) Entstehen Schäden durch Rinnverluste bei Flüssigkeiten in Fässern und anderen Behältern, werden folgende Freiteile in Abzug gebracht:
 - aa) bei Flüssigkeiten in hölzernen Fässern 3 % je Fass;
 - bb) bei Flüssigkeiten in anderen Behältern 1/2 % je Behälter.
- b) Bruchschäden an Glas, Glasflaschen, sofern sie nicht in Kisten oder Läten verpackt sind, Glasballons, Porzellan, Steingut, Steinzeug oder hieraus hergestellten Artikeln werden nur bis zum Höchstbetrag von DM 150. --

je Schadensereignis ersetzt. Im Falle des Bruches eines Teiles der betroffenen Sendung werden die erforderlichen Wiederherstellungskosten im Verhältnis des beschädigten Teiles zum Gesamtwert der Ladung vergütet. Im Falle der Wiederherstellung sind Wertminderungsansprüche ausgeschlossen.

2. Allgemeine Höchstgrenzen

- a) Schäden an beförderten Sendungen werden je Schadensereignis im Höchstfall mit DM 100.000.-- ersetzt.
- b) Vermögensschäden gemäss § 16 werden je Schadensereignis bis zum Höchstbetrag von DM 1.000.-- ersetzt.
- c) Übersteigt der Schadensbetrag je Schadensereignis die Summe von DM 100.000.-- bei Güterschäden oder DM 10.000.-- bei Vermögensschäden, so werden die Schäden mehrerer Beteiligter anteilig ersetzt.

§ 18

Ersatzpflichtiger Wert

1. Als Ersatzwert gilt bei den einzelnen Gütern der vom Auftraggeber nachzuweisende Fakturenwert zuzüglich aller Spesen und Kosten bis zur Ablieferungsstelle und zuzüglich des von ihm nachzuweisenden entgangenen Gewinnes bis höchstens 10 % des Fakturenwertes, soweit der Fakturenwert nicht schon den Gewinn einschliesst. Vom Ersatzwert sind die durch den Schadensfall etwa ersparten Kosten abzusetzen.
2. Soweit für Güter, die Handelsgut sind, eine Faktura noch nicht ausgestellt ist, gilt der allgemeine Handelswert am Schadenstage als Ersatzwert. Der gemeine Handelswert basiert auf Grosshandelspreisen.
3. Bei Gütern, die keinen Faktorenwert haben oder nicht Handelsgut sind, ist im Schadensfalle der Zeitwert (auch "gemeiner Wert" genannt) zu ersetzen.
4. Bei teilweise Beschädigung einer Sendung wird der Schadenersatz nur für den beschädigten Teil in Höhe des gestellten Minderwertes geleistet. Die Errechnung des Minderwertes hat auf Grund des tatsächlichen Schadens zu erfolgen. Dem Unternehmer steht es frei, beschädigte Güter, soweit sie nicht gemäss behördlicher Weisung vernichtet werden müssen oder Markenartikel darstellen, gegen volle Ersatzleistung zu übernehmen. Bei Markenartikeln steht dem Auftraggeber auf Basis von Wiederverwendungswerten ein Vorkaufsrecht zu.

§ 19

Haftung für Dritte

Der Unternehmer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung bedient.

§ 20

Aufwendungen bei Schadensfällen

Kosten der Bergung und andere Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung eines zu ersetzenden Schadens sowie Kosten, die durch Ermittlung oder Feststellung des Schadens entstehen, gehen zu Lasten des Unternehmers.

§ 21

Versicherung

1. Der Unternehmer hat sich gegen alle Schäden, für die er nach diesen Beförderungsbedingungen haftet, zu versichern, andernfalls kann er sich nicht auf diese berufen.
2. Im Schadensfalle ist der Unternehmer auf Verlangen des Schadensersatzberechtigten verpflichtet, die ihm aus der Versicherung zustehenden Rechte an diesen abzutreten.

§ 22

Erlöschen der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

1. Mit Annahme des Gutes durch den Empfänger erlöschen alle Ansprüche gegen den Unternehmer aus dem Beförderungsvertrag.
2. Ausgenommen sind
 - a) Ansprüche des Auftraggebers aus § 16;
 - b) Ansprüche für vom Unternehmer nachweislich vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführte Schäden;
 - c) Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes, wenn sich der Empfänger bei der Annahme den Anspruch ausdrücklich vorbehalten hat;
 - d) Ansprüche aus solchen Schäden, die bei der Annahme des Gutes durch den Empfänger äusserlich nicht erkennbar waren unter der Voraussetzung, dass der Empfänger unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens innerhalb einer Woche nach Annahme des Gutes den Schaden beim Unternehmer geltend macht.

§ 23

Pfandrecht des Unternehmers

1. Der Unternehmer hat wegen aller durch den Beförderungsvertrag begründeten Forderungen gegen den Auftraggeber einschliesslich aller Auslagen und Vorschüsse ein Pfandrecht an dem Gut. Es besteht, solange der Unternehmer das Gut im Besitz hat.
2. Der Pfandverkauf richtet sich nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches.
3. Soweit ein Pfandrecht nicht zur Entstehung gelangt ist, steht dem Unternehmer an dem Gut ein Zurückbehaltungsrecht zu.

4. Der Auftraggeber bestellt dem Unternehmer ausserdem ein Pfandrecht an dem Gut auch wegen dessen Forderungen, die sich nicht auf die betreffende Sendung beziehen, soweit diese nicht strittig sind oder für den Fall, dass die Vermögenslage des Schuldners die Erfüllung der Forderung des Unternehmers gefährdet.

§ 24

Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand für alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag ist der Sitz des Unternehmers.

§ 25

Lohnfuhrvertrag

1. Der Lohnfuhrvertrag ist abgeschlossen, wenn sich Unternehmer und Auftraggeber darüber einig sind, dass der Unternehmer ein bemanntes Fahrzeug zur Verwendung nach Weisung des Auftraggebers stellt.
2. Auf den Lohnfuhrvertrag (§ 2, 2 b) finden die Beförderungsbedingungen entsprechende Anwendung mit der Massgabe, dass der Unternehmer nicht für Schäden haftet, die durch den Auftraggeber verursacht worden sind.

§ 26

Verjährung

1. Alle Ansprüche aus Beförderungs- und Lohnfuhrverträgen verjähren in 6 Monaten.
2. Die Verjährung beginnt mit der Fälligkeit des Anspruches bzw. der Kenntnis des eingetretenen Schadens seitens des Berechtigten, spätestens jedoch mit der Ablieferung des Gutes.

LEBENS LAUF

Geboren am 10.11.1917 als Sohn des Universitätsprofessors Dr. Hugo Kress und seiner Ehefrau Marie geb. Maier besuchte ich in Würzburg von 1924 - 1928 die Volksschule und anschliessend das Realgymnasium, das ich mit dem Abitur im Februar 1937 abschloss. Nach Ableistung meiner Arbeitsdienst- und Wehrdienstpflicht in den Jahren 1937 - 1939 nahm ich an den Kampfhandlungen des zweiten Weltkrieges im Westen, Südosten und Osten teil, bis ich als Hauptmann d.R. im April 1945 in russische Kriegsgefangenschaft geriet. Im Dezember 1955 kehrte ich kriegsbeschädigt und krank aus Sibirien zurück. Ich nahm unverzüglich das Studium an der Universität München auf. Am 25.1.1957 bestand ich die Prüfung für Helfer in Steuersachen bei der Oberfinanzdirektion München und am 16.1.1959 die erste juristische Staatsprüfung 1958/II mit der Prüfungsgesamtnote befriedigend (3,70). Seit 1957 bin ich verheiratet und freiberuflich tätig.

München, den 15.12.1959

